

# **Administration de l'aéroport de Vancouver**

**États financiers consolidés  
31 décembre 2020**

# Rapport de l'auditeur indépendant

Aux membres du conseil d'administration  
de l'**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 2020, 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 2020, 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.

*Ernst & Young* S.R.L./S.E.V.C.R.L.

Vancouver, Canada  
Le 30 avril 2021

Comptables professionnels agréés

Administration de l'aéroport de Vancouver

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

Aux 31 décembre

	2020	2019
	\$	\$
<b>ACTIF</b>		
<b>Actif à court terme</b>		
Trésorerie	491 490	241 496
Débiteurs (note 3)	19 933	43 106
Autres montants à recevoir (notes 11 et 17 a))	27 301	20 657
Stocks (note 4)	9 829	10 356
Charges payées d'avance	6 125	8 227
Tranche à court terme des autres actifs à long terme (note 7)	2 386	1 242
<b>Total de l'actif à court terme</b>	<b>557 064</b>	<b>325 084</b>
Participations dans des sociétés de personnes (note 5)	52 261	43 635
Immobilisations, montant net (note 6)	2 566 620	2 653 099
Autres actifs à long terme, montant net (note 7)	41 446	41 361
	<b>3 217 391</b>	<b>3 063 179</b>
<b>PASSIF ET ACTIF NET</b>		
<b>Passif à court terme</b>		
Créditeurs et charges à payer (notes 9, 10, 16 c) et 17 a))	118 240	199 810
Emprunt à rembourser à VAPH (note 5 b))	22 470	-
Tranche à court terme des produits reportés (note 14)	6 602	13 626
<b>Total du passif à court terme</b>	<b>147 312</b>	<b>213 436</b>
Produits reportés (note 14)	17 420	17 765
Autres passifs à long terme (note 16 b) et c))	21 214	18 711
Apports en capital reportés (note 11)	84 299	79 030
Débitures (note 10)	1 488 877	893 209
<b>Total du passif</b>	<b>1 759 122</b>	<b>1 222 151</b>
Engagements, éventualités et garanties (notes 8 et 17)		
Événements postérieurs à la date de clôture (note 17 a) et c))		
<b>Actif net</b>	<b>1 458 269</b>	<b>1 841 028</b>
	<b>3 217 391</b>	<b>3 063 179</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

	2020	2019
	\$	\$
<b>PRODUITS</b>		
Redevances d'atterrissage ( <i>note 18</i> )	22 624	48 723
Redevances d'aérogare ( <i>note 18</i> )	53 989	97 574
Concessions ( <i>notes 7 a), 12 et 18</i> )	61 004	145 569
Frais d'amélioration aéroportuaire ( <i>notes 15 et 18</i> )	51 006	170 981
Stationnements	12 517	38 708
Locations ( <i>notes 7 a), 12 et 18</i> )	43 339	40 735
Frais et frais divers ( <i>note 14</i> )	12 750	21 723
Apports ( <i>note 13</i> )	22 526	7 739
	<b>279 755</b>	<b>571 752</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>		
Salaires et avantages sociaux ( <i>notes 13 a) et 16</i> )	64 235	65 484
Biens et services ( <i>notes 4 et 6</i> )	111 556	144 629
Paiements tenant lieu d'impôts, de frais d'assurance et d'autres frais ( <i>note 4</i> )	26 031	33 575
Amortissement des immobilisations	164 680	159 375
	<b>366 502</b>	<b>403 063</b>
<b>AUTRES CHARGES</b>		
Bail foncier ( <i>note 17 a)</i> )	4 001	60 288
Partage des produits ( <i>note 17 b) iii)</i> )	2 684	5 707
Intérêts et charges financières	42 098	31 470
	<b>48 783</b>	<b>97 465</b>
<b>Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant les éléments suivants :</b>	<b>(135 530)</b>	<b>71 224</b>
Réduction de valeur des immobilisations ( <i>notes 6 et 7 c)</i> )	<b>(253 365)</b>	<b>(5 122)</b>
Gain (perte) réalisé(e) à la cession d'immobilisations	<b>(28)</b>	<b>76</b>
Perte de change	<b>(195)</b>	<b>(294)</b>
Perte subie du partenariat DOC ( <i>note 5 a)</i> )	<b>(1 481)</b>	<b>(898)</b>
Produit tiré du partenariat VAPH ( <i>note 5 b)</i> )	<b>10 455</b>	<b>10 616</b>
<b>Excédent (insuffisance) des produits sur les charges pour l'exercice</b>	<b>(380 144)</b>	<b>75 602</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

	2020	2019
	\$	\$
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>1 841 028</b>	1 765 433
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges pour l'exercice	<b>(380 144)</b>	75 602
Réévaluation des avantages futurs du personnel ( <i>note 20 b</i> )	<b>(2 615)</b>	(7)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>1 458 269</b>	1 841 028

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

	2020	2019
	\$	\$
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>		
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges pour l'exercice	(380 144)	75 602
Ajouter (déduire) les éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	164 680	159 375
Amortissement des apports en capital reportés	(5 757)	(7 739)
Amortissement des frais de financement reportés	532	269
Amortissement des autres actifs à long terme	1 631	1 338
Réduction de valeur des immobilisations (note 6)	253 145	5 122
Réduction de valeur des autres actifs à long terme (note 7 c))	961	-
Perte (gain) réalisé(e) à la cession d'immobilisations	28	(76)
Perte subie du partenariat DOC (note 5 a))	1 481	898
Produit tiré du partenariat VAPH (note 5 b))	(10 455)	(10 616)
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation (note 20 a))	(6 484)	27 307
<b>Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation</b>	<b>19 618</b>	<b>251 480</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>		
Acquisitions d'immobilisations (note 20 b))	(395 375)	(610 639)
Produit tiré de la cession d'immobilisations	17	116
Dividendes reçus du partenariat DOC (note 5 a))	-	3 250
Distributions tirées du partenariat VAPH (notes 5 b) et 20 b))	-	1 466
Diminution de l'investissement net dans le contrat de location	-	1 311
Augmentation des autres actifs à long terme (notes 7 et 20 b))	(5 410)	(4 255)
<b>Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement</b>	<b>(400 768)</b>	<b>(608 751)</b>
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Augmentation de l'emprunt à rembourser à VAPH (note 5 b))	22 470	-
Augmentation des autres obligations à long terme	2 503	1 512
Augmentation des frais de financement reportés (note 10)	(4 864)	(2 029)
Émission de débentures (note 10 b))	600 000	300 000
Apports en immobilisations reportés reçus (note 20 b))	11 035	28 971
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b>	<b>631 144</b>	<b>328 454</b>
<b>Augmentation (diminution) nette de la trésorerie au cours de l'exercice</b>	<b>249 994</b>	<b>(28 817)</b>
Trésorerie au début de l'exercice	241 496	270 313
<b>Trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>491 490</b>	<b>241 496</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 2020

#### 1. Opérations

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 quatre 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 Authority (Hong Kong) Ltd. (« YVRHK ») est une société domiciliée à Hong Kong qui fournit divers services de marketing et d'assistance visant à promouvoir l'Administration de l'aéroport comme principale plaque tournante pour les passagers et le fret aérien de l'Asie. Au cours de l'exercice, la décision de mettre fin aux activités de YVRHK en 2021 a été prise en raison des répercussions de la COVID-19. La fin des activités de YVRHK ne devrait pas avoir une incidence importante sur les états financiers consolidés et les coûts seront reflétés dans l'état des résultats consolidé au cours de la période où ils sont engagés.
- iii) 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.
- iv) 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.

## 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 2020

#### 1. Opérations (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 (OMS) 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 de Vancouver poursuive son exploitation.

#### 2. Principales méthodes comptables

##### Mode de présentation et principes 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 de réalisation nette, 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 de réalisation nette 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.

##### 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.

## 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 2020

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

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

Les coûts inclus dans les travaux 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 selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée de vie utile estimée comme suit :

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

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, qui 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 de l'aéroport sont utilisées.
- ii) Les produits tirés des concessions sont comptabilisés selon le pourcentage des ventes déclarées par les concessionnaires et/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.

## 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 2020

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

- 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 de l'aéroport 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 contrat de location-acquisition direct 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-acquisition.
- 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 spécifiques 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) Les allègements de loyer liés à la COVID-19 ont été comptabilisés en appliquant la mesure de simplification liée à la COVID-19 comme suit :

L'allègement de loyer qui est octroyé à l'égard des paiements dus au plus tard le 31 décembre 2021 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 dus au plus tard le 31 décembre 2021 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 de loyer foncier

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, et est comptabilisée à l'état des résultats consolidé. Au cours de l'exercice, le gouvernement du Canada a fourni un allègement de la charge de loyer foncier (note 17 a)).

## 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 2020

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

L'Administration de l'aéroport ne reçoit pas de titre de propriété pour les parcelles de terrain sous-jacentes, par conséquent, 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 les exploitent 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 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.

## 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 2020

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

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 2019. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation sera effectuée le 31 décembre 2020 et les résultats sont attendus plus tard en 2021.

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 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 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 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.

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

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

#### *Régime de retraite à cotisations déterminées*

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

#### **Instruments financiers**

##### *Comptabilisation et évaluation*

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

À l'acquisition initiale, l'actif financier acquis ou le passif financier pris en charge lors d'une transaction conclue dans des conditions de concurrence normale est évalué à sa juste valeur, ajustée, en fonction du montant des commissions 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.

## 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 2020

#### 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, emprunt 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 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 en devises sont convertis en dollars canadiens en utilisant le taux 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 actifs et les passifs monétaires de la filiale étrangère intégrée YVRHK sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les produits et les charges sont convertis aux taux de change moyens pour l'exercice. 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. 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 pourraient 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 2020

#### 3. Débiteurs

	2020	2019
	\$	\$
En cours	13 429	36 078
En souffrance depuis 31 à 60 jours	3 607	4 335
En souffrance depuis 61 à 90 jours	1 790	1 756
En souffrance depuis plus de 90 jours	7 391	1 935
Provision pour créances douteuses	(5 514)	(998)
	<b>20 703</b>	43 106
Moins : tranche à court terme des débiteurs reportés (note 7)	770	—
	<b>19 933</b>	43 106

	2020	2019
	\$	\$
<b>Provision pour créances douteuses au début de l'exercice</b>	<b>998</b>	583
Augmentation de la provision pour créances douteuses	4 652	415
Radiation de comptes spécifiques	(136)	—
<b>Provision pour créances douteuses à la fin de l'exercice</b>	<b>5 514</b>	998

En conséquence de la pandémie de COVID-19, l'Administration de l'aéroport a accordé aux locataires et exploitants admissibles un report des échéances de paiement, la plupart des périodes de remboursement commençant le 1<sup>er</sup> octobre 2020. Les soldes des débiteurs faisant l'objet d'un report des échéances de paiement sont présentés dans les débiteurs en cours jusqu'à ce que les montants deviennent exigibles au cours des périodes de remboursement. La valeur comptable des débiteurs faisant l'objet d'un report des échéances de paiement au 31 décembre 2020 totalisait 7,7 millions de dollars (néant en 2019).

#### 4. Stocks

Au 31 décembre 2020, la provision pour moins-value des stocks de l'Administration de l'aéroport s'élevait à 34 000 \$ (néant en 2019). Au 31 décembre 2020, 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'élevait à 3,2 millions de dollars (5,3 millions de dollars en 2019).

## 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 2020

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

	2020	2019
	\$	\$
Partenariat DOC a)	12 547	14 028
VAPH b)	39 714	29 607
	<b>52 261</b>	<b>43 635</b>

##### a) Partenariat DOC

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé une perte découlant du partenariat Templeton DOC Limited Partnership de 1,5 million de dollars (0,9 million de dollars en 2019). Le montant a été comptabilisé à l'état des résultats consolidé et comme diminution des participations dans des sociétés de personnes.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, l'Administration de l'aéroport a reçu des dividendes de néant (3,3 millions de dollars en 2019) de Templeton DOC Limited Partnership au titre du remboursement de son investissement initial. Le montant a été comptabilisé comme diminution des participations dans des sociétés de personnes.

À ce jour, 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 2019), et l'apport net en capital de l'Administration de l'aéroport à Templeton DOC General Partner Ltd. s'élève à 10 000 \$ (10 000 \$ en 2019).

## 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 2020

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

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 2020 et 2019 et pour les exercices clos à ces dates :

	2020	2019
	\$	\$
Actif	95 592	94 136
Passif	83 055	80 118
<b>Actif net</b>	<b>12 537</b>	<b>14 018</b>
	2020	2019
	\$	\$
Produits	7 725	9 553
Charges	9 206	10 451
<b>Perte nette</b>	<b>(1 481)</b>	<b>(898)</b>
	2020	2019
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :		
Activités d'exploitation	3 868	2 641
Activités de financement	2 238	15 175
Activités d'investissement	(2 867)	(17 675)

#### b) VAPH et VAPM

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé un produit tiré du partenariat VAPH de 10,5 millions de dollars (10,6 millions de dollars en 2019) dans l'état des résultats consolidé au prorata de sa participation dans VAPH. Le montant a été comptabilisé à titre d'augmentation des participations dans des sociétés de personnes.

Au cours de l'exercice, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé des distributions de 0,3 million de dollars (1,5 million de dollars en 2019) de VAPH. Le montant de la distribution a été comptabilisé comme diminution des participations dans des sociétés de personnes.

Le 21 mai 2020, VAPH a octroyé un prêt à l'Administration de l'aéroport d'un montant en principal de 22,5 millions de dollars (néant en 2019). Conformément au billet à ordre, le prêt est non garanti, ne porte pas intérêt et est remboursable à vue.

## 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 2020

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

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 des bénéfices provenant de VAPM aux 31 décembre 2020 et 2019 et pour les exercices clos à ces dates :

	2020	2019
	\$	\$
Actif	39 994	29 555
Passif	359	10
<b>Actif net</b>	<b>39 635</b>	<b>29 545</b>
	2020	2019
	\$	\$
Produits	10 448	10 606
Charges	12	10
<b>Résultat net</b>	<b>10 436</b>	<b>10 596</b>
	2020	2019
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :		
Activités d'exploitation	511	249
Activités d'investissement	(22 448)	—
Activités de financement	—	(1 466)

## 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 2020

#### 6. Immobilisations

	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
Équipement 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
	<b>4 485 887</b>	<b>1 919 267</b>	<b>2 566 620</b>

  

	2019		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette comptable
	\$	\$	\$
Bâtiments et autres structures	2 304 090	1 055 862	1 248 228
Pistes et autres surfaces pavées	664 341	325 864	338 477
Infrastructure liée au transport en commun rapide	298 948	62 243	236 705
Machinerie et équipement	159 113	112 782	46 331
Mobilier et agencements	35 582	31 011	4 571
Équipement informatique et logiciels	221 430	171 504	49 926
Collection d'œuvres d'art	9 909	—	9 909
Constructions en cours	718 952	—	718 952
	<b>4 412 365</b>	<b>1 759 266</b>	<b>2 653 099</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 2020

#### 6. Immobilisations (suite)

En raison des répercussions de la COVID-19, l'Administration de l'aéroport a réduit son programme d'immobilisations, certains projets ayant été temporairement suspendus et reportés ou abandonnés de façon permanente. Par conséquent, l'Administration de l'aéroport a relevé des indices de dépréciation dans certaines circonstances, comme expliqué ci-après.

- a) Le 9 septembre 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 aéroports. Compte tenu de la diminution des voyages par avion qui sévit actuellement en raison de la COVID-19, l'Administration de l'aéroport n'a plus besoin dans l'immédiat des capacités supplémentaires que visaient la conception et le but de certains actifs initialement, et il est attendu que les systèmes actuels répondront aux besoins de l'Administration de l'aéroport pour les prochaines années.

Certaines composantes des améliorations au site et aux services publics, et de la modernisation des aéroports, continuent d'être requises et ont été achevées, ou il est attendu qu'elles le soient à court terme. La valeur de ces actifs a été évaluée selon leurs coûts de remplacement.

Pour les autres actifs faisant partie du programme CORE, l'Administration de l'aéroport a pris la décision d'évaluer la perte de valeur en se fondant sur la juste valeur. L'établissement de la juste valeur exige de formuler des hypothèses et des jugements importants, et est considéré comme étant une estimation importante. Alors que l'Administration de l'aéroport continue de passer en revue des solutions de rechange pour les actifs du programme CORE qui ne sont pas actuellement utilisés, il est raisonnablement possible que les conditions changent dans l'année et que cela puisse nécessiter la comptabilisation d'une nouvelle réduction de valeur. Au 31 décembre 2020, l'Administration de l'aéroport a déterminé que la juste valeur de ces actifs s'élevait à 68,1 millions de dollars.

Au 31 décembre 2020, les dépenses engagées pour le programme CORE totalisaient 431,7 millions de dollars (278,9 millions de dollars en 2019). De ce montant total, pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé une réduction de valeur de 246,5 millions de dollars (néant en 2019), dans l'état des résultats consolidé, a transféré un montant de 80,3 millions de dollars d'actifs comptabilisés au poste constructions en cours aux aéroports et autres structures et aux pistes et autres surfaces pavées visant les composantes achevées et mises en service, et a laissé le montant résiduel de 104,9 millions de dollars dans les constructions en cours.

L'Administration de l'aéroport a comptabilisé des réductions de valeur additionnelles de 6,6 millions de dollars (5,1 millions de dollars en 2019), y compris 0,7 million de dollars (0,3 million de dollars en 2019) au titre des biens et services pour d'autres projets d'investissement, découlant de projets suspendus ou abandonnés, des matériaux mis au rebut, des modifications à l'étendue et de la mise hors service d'actifs en raison d'autres projets. La valeur des actifs a été évaluée selon leurs coûts de remplacement.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé des coûts de suspension et de démobilisation des immobilisations non récurrents de 16,2 millions de dollars (néant en 2019) 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 2020

#### 7. Autres actifs à long terme

	2020		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette comptable
	\$	\$	\$
Créances découlant d'un contrat de location simple a)	26 616	4 998	21 618
Actifs à long terme payés d'avance	2 449	92	2 357
Droit du preneur b)	4 640	967	3 673
Frais de développement c)	—	—	—
Immobilisation incorporelle	1 400	1 400	—
Actif au titre des prestations constituées (note 16 a))	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
	2019		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette comptable
	\$	\$	\$
Créances découlant d'un contrat de location simple a)	22 162	3 531	18 631
Actifs à long terme payés d'avance	2 146	—	2 146
Droit du preneur b)	4 640	895	3 745
Frais de développement c)	961	—	961
Immobilisation incorporelle	1 400	1 400	—
Actif au titre des prestations constituées (note 16 a))	17 120	—	17 120
Total des autres actifs à long terme	48 429	5 826	42 603
Moins : tranche à court terme	1 242	—	1 242
	47 187	5 826	41 361

## 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 2020

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

- 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 2020, les incitatifs à la location consentis aux locataires par l'Administration de l'aéroport se sont élevés à 2,6 millions de dollars (0,6 million de dollars en 2019) et un montant de 1,5 million de dollars (1,2 million de dollars en 2019) a été comptabilisé à titre de diminution des produits tirés des concessions et des produits locatifs.

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 2020, l'écart cumulatif entre les produits locatifs comptabilisés et les paiements de loyers en trésorerie reçus s'établissait à 10,6 millions de dollars (10,8 millions de dollars en 2019).

- 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 2020, l'amortissement du droit du preneur s'est élevé à 71 000 \$ (71 000 \$ en 2019).

- c) En décembre 2020, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé des réductions de valeur des frais de développement de 0,9 million de dollars (néant en 2019) dans l'état des résultats consolidé. Ces frais sont liés aux frais d'aménagement du site et à d'autres frais accessoires qui étaient réputés ne plus avoir de valeur pour tout développement futur sur le site.

#### 8. Marge de crédit

Le 26 mai 2020, l'Administration de l'aéroport a fait augmenter sa marge de crédit d'exploitation non garantie pour la faire passer à 450,0 millions de dollars (300,0 millions de dollars au 31 décembre 2019) portant intérêt au taux préférentiel bancaire, qui était de 2,45 % au 31 décembre 2020 (3,95 % en 2019), ou au taux d'intérêt en vigueur sur le marché dans le cas d'émission d'acceptations bancaires. La nouvelle limite de crédit de 450,0 millions de dollars devait être réduite à 300,0 millions de dollars à la première des dates suivantes : la date d'échéance, le 31 août 2023, ou la date à laquelle l'Administration de l'aéroport émet des débentures pour un montant minimal de 200,0 millions de dollars. Étant donné que l'Administration de l'aéroport a émis des débentures pour un montant de 600,0 millions de dollars le 21 septembre 2020, la limite de crédit a été abaissée à 300,0 millions de dollars. Le 16 décembre 2020, la marge de crédit a été modifiée pour porter à nouveau la limite de crédit à 450,0 millions de dollars.

## 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 2020

#### 8. Marge de crédit (suite)

	2020	2019
	\$	\$
Marge de crédit d'exploitation non garantie	450 000	300 000
Lettres de crédit en circulation, diminuant le solde disponible (note 16 a))	21 838	19 798
<b>Marge de crédit d'exploitation non garantie disponible</b>	<b>428 162</b>	<b>280 202</b>

#### 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 ainsi que les paiements au titre du bail foncier à Transports Canada.

	2020	2019
	\$	\$
Transports Canada (note 17 a))	—	758
TransLink	132	749
Ministère des Finances de la Colombie-Britannique	860	378
Agence du revenu du Canada	14	46
	<b>1 006</b>	<b>1 931</b>

#### 10. Débentures

	2020	2019
	\$	\$
Débentures		
Série B modifiée, à 7,425 %, échéant le 7 décembre 2026 a)	150 000	150 000
Série F, à 3,857 %, échéant le 10 novembre 2045 a)	200 000	200 000
Série G, à 3,656 %, échéant le 23 novembre 2048 a)	250 000	250 000
Série H, à 2,874 %, échéant le 18 octobre 2049 a)	300 000	300 000
Série I, à 1,760 %, échéant le 20 septembre 2030 b)	250 000	—
Série J, à 2,800 %, échéant le 21 septembre 2050 b)	350 000	—
	<b>1 500 000</b>	<b>900 000</b>
Moins les frais de financement reportés non amortis (a) et b))	11 123	6 791
	<b>1 488 877</b>	<b>893 209</b>

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.

## 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 2020

#### 10. Débentures (suite)

- a) Le 11 septembre 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.

Par suite des modifications, des frais de vote de 1,00 \$ ont été versés aux porteurs de débentures avec droit de vote pour chaque tranche de 1 000 \$ de principal des débentures en circulation. Les frais de vote et autres frais de financement relatifs aux modifications ont totalisé 1,1 million de dollars. Le montant a été reporté et comptabilisé en réduction du total des débentures. Les frais de financement reportés sont amortis dans les intérêts et charges financières à l'état des résultats consolidé sur la durée de la modification jusqu'au 31 décembre 2022.

- b) L'Administration de l'aéroport a émis des débentures de série I de 10 ans pour un montant de 250,0 millions de dollars et des débentures de série J de 30 ans pour un montant de 350,0 millions de dollars en vertu d'un dixième acte de fiducie complémentaire daté du 21 septembre 2020, afin de fournir du financement pour ses besoins généraux. Les montants totaux des frais de financement estimatifs de 1,5 million de dollars et 2,3 millions de dollars relatifs aux émissions ont été reportés et comptabilisés en réduction des débentures de série I et de série J, respectivement. Les frais de financement reportés sont amortis dans les intérêts et charges financières à l'état des résultats consolidé sur la durée des débentures respectives.

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 2020, les intérêts à payer par l'Administration de l'aéroport sur les débentures s'élevaient à 8,5 millions de dollars (4,6 millions de dollars en 2019), et ils sont comptabilisés dans les créateurs 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.

## 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 2020

#### 10. Débentures (suite)

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.

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 (note 10 a)).

## 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 2020

#### 11. 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 12,9 millions de dollars (13,0 millions de dollars en 2019) sont comptabilisés dans les autres montants à recevoir.

	2020	2019
	\$	\$
Apports en capital		
ACSTA	198 804	188 937
Autre	5 370	4 211
	<b>204 174</b>	193 148
Moins l'amortissement cumulé	<b>119 875</b>	114 118
	<b>84 299</b>	79 030

#### 12. Allègement de loyer

En conséquence des incidences de la pandémie de COVID-19, l'Administration de l'aéroport a octroyé des allègements de loyer à ses locataires et exploitants par l'entremise de divers programmes, y compris l'Aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial (« AUCLC »).

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, le montant total comptabilisé en réduction des produits découlant de l'application de la mesure de simplification liée à la COVID-19 s'est établi à 21,6 millions de dollars (néant en 2019) à l'état des résultats consolidé.

#### 13. Apports

##### a) 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 »), qui subventionne à hauteur de 75 % les salaires des employés pour la période du 15 mars 2020 au 6 juin 2020. En mai 2020, le programme a été prolongé jusqu'au 29 août 2020. Le 17 juillet 2020, le gouvernement a dévoilé une refonte du programme visant à établir le montant de la subvention en fonction de la baisse des revenus d'une organisation, ainsi qu'une autre prolongation jusqu'au 19 décembre 2020. En octobre 2020, le programme a été prolongé jusqu'en juin 2021.

L'Administration de l'aéroport a demandé des subventions au titre du programme en avril auquel elle est devenue admissible immédiatement, des subventions lui ayant été accordées rétroactivement au 15 mars 2020, et elle est demeurée admissible pour les périodes subséquentes.

## 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 2020

#### 13. Apports (suite)

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé un montant de 15,7 millions de dollars (néant en 2019) au titre de la SSUC. L'apport affecté a été comptabilisé dans les produits tirés des apports à l'état des résultats consolidé.

##### b) Aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial (« AUCLC »)

En avril 2020, le gouvernement du Canada a annoncé la mise en place du programme d'Aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial (« AUCLC ») qui fournit un soutien aux petites entreprises admissibles qui ont des difficultés financières en raison de la COVID-19 pour les mois d'avril à juin 2020. Des prolongations subséquentes du programme jusqu'en septembre 2020 ont été annoncées. Aux termes du programme d'AUCLC, le propriétaire devait réduire d'au moins 75 % le loyer brut des locataires admissibles en vertu d'une entente de réduction de loyer, et un prêt-subvention non garanti ne portant pas intérêt couvrant 50 % du loyer brut admissible était octroyé au propriétaire par le gouvernement.

L'Administration de l'aéroport a effectué des demandes dans le cadre du programme d'AUCLC au nom de ses locataires admissibles et a reçu 1,0 million de dollars (néant en 2019) en prêts-subventions non garantis ne portant pas intérêt. Au 31 décembre 2020, comme toutes les conditions des prêts-subventions étaient remplies, l'Administration de l'aéroport les a comptabilisés dans les produits tirés des apports à l'état des résultats consolidé.

#### 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 2020 et 2019, 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 2020, l'Administration de l'aéroport a reçu des produits locatifs de néant (3,1 millions de dollars en 2019) aux termes d'un bail portant sur un terrain pour le DOC. Les montants reçus ont été reportés et sont comptabilisés en produits locatifs sur la durée du bail.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé un montant de 0,4 million de dollars (0,4 million de dollars en 2019) au titre des produits locatifs et un montant de néant (0,2 million de dollars en 2019) au titre des frais de gestion de Templeton DOC Limited Partnership, qui sont comptabilisés dans les produits tirés des frais et frais divers.

## 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 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, tel que convenu avec les compagnies aériennes.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé un montant de 50,8 millions de dollars (170,2 millions de dollars en 2019) 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 298,9 millions de dollars (577,6 millions de dollars en 2019). La somme résiduelle des produits tirés des FAA provenait de l'aérogare sud. Au 31 décembre 2020, le montant cumulé des produits tirés des FAA de l'aérogare principale totalisait 2,4 milliards de dollars (2,4 milliards de dollars en 2019) et le montant cumulé des dépenses d'investissement admissibles aux fins des FAA pour l'aérogare principale totalisait 4,6 milliards de dollars (4,3 milliards de dollars en 2019). Au 31 décembre 2020, le montant cumulé des produits tirés des FAA avait été utilisé pour financer les dépenses d'investissement admissibles aux fins des FAA conformément au protocole d'entente.

#### 16. Avantages futurs du personnel

##### a) Régimes de retraite capitalisés

###### *Régime à prestations déterminées*

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

	2020	2019
	\$	\$
Juste valeur des actifs du régime	77 661	74 759
Obligations au titre des prestations constituées	61 477	57 639
<b>Actif au titre des prestations constituées</b>	<b>16 184</b>	<b>17 120</b>

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 2020, le montant total de la lettre de crédit s'établissait à 8,7 millions de dollars (8,7 millions de dollars en 2019), diminuant le solde disponible de la marge de crédit d'exploitation (note 8).

## 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 2020

#### 16. Avantages futurs du personnel (suite)

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, 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 3,6 millions de dollars (3,7 millions de dollars en 2019).

##### b) Régimes de retraite non capitalisés

L'Administration de l'aéroport participe à des régimes complémentaires pour ses cadres supérieurs.

La charge liée aux régimes de retraite s'est établie à 1,2 million de dollars (1,3 million de dollars en 2019) pour l'exercice clos le 31 décembre 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 17,0 millions de dollars (15,2 millions de dollars en 2019) au 31 décembre 2020, et était inclus dans les autres passifs à long terme.

##### c) Allocation de retraite

L'Administration de l'aéroport offre une allocation de retraite aux salariés de l'unité de négociation en fonction du nombre d'années de services et de leur salaire au moment de leur départ à la retraite. Le passif au titre des prestations constituées est déterminé au moyen de l'évaluation actuarielle et au 31 décembre 2020, le montant total du passif au titre des prestations constituées de ce régime était de 3,9 millions de dollars (4,0 millions de dollars en 2019), dont un montant de 0,4 million de dollars (0,5 million de dollars en 2019) est comptabilisé dans les créditeurs et charges à payer et un montant de 3,5 millions de dollars (3,5 millions de dollars en 2019) est comptabilisé dans les autres passifs à long terme.

En conséquence des incidences de la pandémie de COVID-19, en mai 2020, l'Administration de l'aéroport a entrepris une réduction des effectifs. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé des indemnités de départ et de retraite de 4,4 millions de dollars (néant en 2019) au titre des salaires et avantages sociaux à l'état des résultats consolidé.

#### 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<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.

## 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 2020

#### 17. Engagements, éventualités et garanties (suite)

Au cours de l'exercice considéré, le gouvernement du Canada a offert un allègement de la charge de loyer 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 de la charge de loyer foncier pour l'exercice 2020, et il est possible de reporter le règlement des paiements de l'exercice 2021. La charge de loyer foncier reportée de 2021 devra être remboursée sur une période de dix ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024, et ne porte pas intérêt.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé une charge de loyer foncier de 4,0 millions de dollars (60,3 millions de dollars en 2019) à l'état des résultats consolidé, et un trop-perçu de 11,1 millions de dollars au titre du bail foncier au poste autres montants à recevoir, qui sera remboursé en 2021 (moins-perçu de 0,8 million de dollars en 2019 au poste créditeurs et charges à payer) à l'état de la situation financière consolidé.

#### b) Engagements

- i) Au 31 décembre 2020, 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 92,7 millions de dollars (530,7 millions de dollars en 2019).
- ii) Au 31 décembre 2020, les engagements d'exploitation de l'Administration de l'aéroport en lien avec les activités de l'aéroport s'établissaient à environ 181,9 millions de dollars (206,0 millions de dollars en 2019). 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.

## 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 2020

#### 17. Engagements, éventualités et garanties (suite)

- 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 le terme initial était fixé au 28 février 2020, a été automatiquement prolongée pour une période d'un an jusqu'au 27 février 2021. Au 27 février 2021, la société de services publics avait déterminé que la garantie serait libérée, mais qu'il en résulterait un solde à régler par l'Administration de l'aéroport à la société de services publics pour ses versements excédentaires.

#### 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 consolidée de l'Administration de l'aéroport ou sur ses résultats d'exploitation consolidés.

Au 31 décembre 2020, l'Administration de l'aéroport ne faisait l'objet d'aucune réclamation juridique.

#### 18. Concentration de la clientèle

L'Administration de l'aéroport tire des produits d'environ 41,8 millions de dollars (63,0 millions de dollars en 2019) 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 20,7 millions de dollars (58,4 millions de dollars en 2019) 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.

## 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 2020

#### 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 12) et des reports de loyer (note 3) et en participant au programme d'AUCLC (note 13 b)). Au 31 décembre 2020, l'Administration de l'aéroport détenait des dépôts de garantie de 2,3 millions de dollars (2,8 millions de dollars en 2019). 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.

##### Risque de taux d'intérêt

L'Administration de l'aéroport est exposée au risque de taux d'intérêt lié à sa marge de crédit d'exploitation, laquelle porte intérêt au taux préférentiel bancaire. Au 31 décembre 2020, l'Administration de l'aéroport n'avait aucune dette bancaire (néant en 2019) sous la forme d'acceptation bancaire ou de prélèvements sur la marge de crédit d'exploitation (note 8). L'encours du solde de la dette consiste en des débentures (note 10), 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.

## 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 2020

#### 19. 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 2020, 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 2019).

#### 20. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

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

	2020	2019
	\$	\$
Débiteurs	23 173	(7 067)
Autres montants à recevoir	(6 314)	(5 849)
Stocks	527	(448)
Charges payées d'avance	2 102	(2 283)
Créditeurs et charges à payer	(18 603)	38 988
Produits reportés	(7 369)	3 966
	<u>(6 484)</u>	<u>27 307</u>

##### b) Informations supplémentaires

	2020	2019
	\$	\$
Opérations sans effet sur la trésorerie		
Montant comptabilisé au titre des travaux en cours	24 167	88 151
Montant à recevoir au titre des apports en capital reportés	12 942	12 951
Distributions tirées du partenariat VAPH	348	—
Réévaluations des avantages futurs du personnel	(2 615)	(7)

#### 21. Chiffres comparatifs

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