
Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2020

Rapport de l'auditeur indépendant	1-2
État consolidé du résultat net et du résultat global	3
État consolidé des variations des capitaux propres	4
État consolidé de la situation financière	5
Tableau consolidé des flux de trésorerie	6
Notes annexes	7-39

Rapport de l'auditeur indépendant

Au conseil d'administration de
l'Administration portuaire de Toronto

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de l'Administration portuaire de Toronto (l'« Administration portuaire »), qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2020, et l'état consolidé du résultat net et du résultat global, l'état consolidé des variations des capitaux propres et le tableau consolidé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables (appelés collectivement les « états financiers »).

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration portuaire au 31 décembre 2020, ainsi que des résultats de son exploitation, des variations des capitaux propres et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues (NAGR) du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'Administration portuaire conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Responsabilité de la direction et du conseil d'administration à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'Administration portuaire 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 portuaire ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe au conseil d'administration de surveiller le processus d'information financière de l'Administration portuaire.

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

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux NAGR du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce qu'elles, individuellement ou collectivement, puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux NAGR du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- Nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne.
- Nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'Administration portuaire.
- 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 portuaire à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Administration portuaire à cesser son exploitation.
- Nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.
- Nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités de l'Administration portuaire pour exprimer une opinion sur les états financiers. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l.

Comptables professionnels agréés
Experts-comptables autorisés
Le 13 avril 2021

Administration portuaire de Toronto
État consolidé du résultat net et du résultat global

Exercice clos le 31 décembre 2020

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	2020 \$	2019 \$
Produits d'exploitation			
Produits liés au port, à la Marina de l'avant-port, à l'aéroport, à l'administration de biens et autres produits	10 et 16	34 375	45 643
Frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	10	2 234	15 370
		36 609	61 013
Charges d'exploitation			
Salaires et avantages du personnel		10 688	13 834
Réparations et entretien		5 965	6 727
Honoraires professionnels et de consultation		1 287	1 379
Impôt foncier, montant net		53	38
Autres charges d'exploitation et d'administration		12 478	14 762
		30 471	36 740
Bénéfice tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :		6 138	24 273
Paievements en remplacement d'impôts	9	(3 166)	(3 133)
Amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations		(9 959)	(9 604)
Charges d'intérêts		(4 594)	(5 061)
Charge liée aux produits bruts – produits liés au port, à la Marina de l'avant-port, à l'aéroport, à l'administration de biens et autres produits	2	(930)	(2 117)
Charge liée aux produits bruts – frais d'améliorations aéroportuaires	2	(106)	(922)
(Perte) profit sur le swap de taux d'intérêt - tranche inefficace	8 b)	(17)	95
(Perte nette) bénéfice net pour l'exercice		(12 634)	3 531
Variations de la juste valeur des swaps de taux d'intérêt liées à la comptabilité de couverture – perte sur les swaps de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	(336)	(184)
Perte liée à la réévaluation des avantages futurs du personnel	7	(6 577)	(1 044)
Autres éléments de perte globale		(6 913)	(1 228)
(Perte globale) bénéfice global pour l'exercice		(19 547)	2 303

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Administration portuaire de Toronto
État consolidé des variations des capitaux propres

Exercice clos le 31 décembre 2020
(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	Excédent de l'actif sur le passif, montant net \$	Cumul des autres éléments du résultat global \$	Total des capitaux propres \$
Solde au 1^{er} janvier 2019		212 663	12 336	224 999
Bénéfice net		3 531	-	3 531
Perte liée à la réévaluation des avantages futurs du personnel	7	-	(1 044)	(1 044)
Amortissement de la perte cumulée sur les swaps de taux d'intérêt dérivé	8 b)	-	91	91
Perte sur les swaps de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	-	(184)	(184)
Solde au 31 décembre 2019		216 194	11 199	227 393
Perte nette		(12 634)		(12 634)
Perte liée à la réévaluation des avantages futurs du personnel	7	-	(6 577)	(6 577)
Amortissement de la perte cumulée sur les swaps de taux d'intérêt dérivé	8 b)	-	91	91
Perte sur les swaps de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	-	(336)	(336)
Solde au 31 décembre 2020		203 560	4 377	207 937

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Administration portuaire de Toronto
État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre 2020
(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	2020 \$	2019 \$
Actifs			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		18 047	18 883
Placements à court terme		42 394	60 917
Trésorerie et équivalents de trésorerie – soumis à restrictions (FAA)	4 et 10	–	1 869
Débiteurs (montant net)	3	6 286	9 723
Billet à recevoir – bien 30 Bay/60 Harbour		–	8 282
Stocks		38	26
Montant seuil payé d’avance – dépôt au titre du tunnel	15	24 729	8 291
Charges payées d’avance		1 096	1 279
		92 590	109 270
Actifs non courants			
Placements à long terme		–	997
Actifs au titre de droits d’utilisation	5	2 966	3 340
Immobilisations	6	235 788	232 397
		331 344	346 004
Passifs			
Passifs courants			
Créditeurs et charges à payer	3	8 892	10 390
Juste valeur des swaps de taux d’intérêt		434	172
Tranche courante des emprunts bancaires	8	2 280	2 280
Tranche courante de l’obligation locative	5	309	297
Tranche courante du passif au titre de la concession du tunnel piétonnier	4 et 15	2 986	2 809
Produits comptabilisés d’avance		4 438	1 594
		19 339	17 542
Passifs non courants			
Emprunts bancaires	8	29 043	30 753
Obligation locative	5	2 774	3 083
Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier	4 et 15	57 171	60 156
Avantages futurs du personnel	7	15 080	7 077
		104 068	101 069
		123 407	118 611
		207 937	227 393
		331 344	346 004
Capitaux propres			

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Approuvé par le conseil,

 , administrateur

 , administrateur

Administration portuaire de Toronto
Tableau consolidé des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 décembre 2020
(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	2020 \$	2019 \$
Activités d'exploitation			
(Perte nette) bénéfice net pour l'exercice		(12 634)	3 531
Ajustements au titre des éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement de l'escompte sur les billets à recevoir		(384)	(631)
Amortissement d'immobilisations	6	9 585	9 401
Amortissement de l'actif au titre du droit d'utilisation	5	374	203
Charge au titre des avantages futurs du personnel	7	2 682	2 238
Cotisation de l'employeur aux régimes d'avantages futurs du personnel	7	(1 256)	(1 267)
Charges d'intérêts		4 485	5 002
Charges d'intérêts en vertu d'un contrat de location		109	59
Perte (profit) sur les swaps de taux d'intérêt – tranche inefficace	8	17	(95)
Intérêts versés aux banques		(710)	(1 061)
Intérêts payés sur le passif au titre de la concession du tunnel piétonnier		(3 775)	(3 941)
Trésorerie soumise à restrictions (FAA)		1 869	399
		362	13 838
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie liés aux activités d'exploitation		4 954	(1 065)
		5 316	12 773
Activités d'investissement			
Remboursement reçu sur le billet à recevoir		8 666	8 667
Acquisition de placements à court terme		(94 453)	(267 161)
Cession de placements à court terme		112 976	267 887
Cession de placements à long terme		997	12 089
Acquisition d'immobilisations, déduction faite du financement obtenu		(12 976)	(11 444)
		15 210	10 038
Activités de financement			
Montant seuil payé d'avance – dépôt au titre du tunnel piétonnier		(16 438)	110
Montant payé au titre d'un contrat de location		(406)	(222)
Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier		(2 808)	(2 644)
Remboursements de capital sur l'emprunt bancaire		(1 710)	(2 439)
		(21 362)	(5 195)
(Diminution) augmentation de la situation de trésorerie		(836)	17 616
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		18 883	1 267
Total de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice		18 047	18 883
La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les éléments suivants :			
Trésorerie		13 040	1 329
Équivalents de trésorerie		5 007	17 554
		18 047	18 883

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

1. Information générale et constitution en vertu de la *Loi maritime du Canada*

L'Administration portuaire de Toronto (l'« Administration portuaire ») est une entité exerçant ses activités aux termes des lettres patentes émises par le ministre fédéral des Transports.

L'Administration portuaire est une société sans capital social. Son siège social est situé au 207 Queens Quay West, Toronto (Ontario). En date du 8 juin 1999, l'Administration portuaire a été constituée en société en vertu de la *Loi maritime du Canada*. Auparavant, l'Administration portuaire était constituée en tant que Toronto Harbour Commissioners (les « commissaires ») et exerçait ses activités aux termes de la *Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto*. Le 19 janvier 2015, l'Administration portuaire de Toronto a changé de nom pour PortsToronto (« PT »).

L'Administration portuaire se concentre sur sa mission à titre d'entreprise financièrement autonome procurant des avantages économiques, environnementaux et sociaux à la communauté riveraine au sein de laquelle elle exerce ses activités. Ces avantages sont fournis suivant quatre valeurs ou piliers organisationnels : la construction urbaine, la communauté, l'environnement et les finances.

L'Administration portuaire exploite plusieurs activités, notamment :

- Les activités au port, qui se rapportent au terrain et aux installations, par l'entremise desquelles elle fournit des services de mise à quai, de manutention, de distribution et d'entreposage pour de cargaisons, des services d'envoi de conteneurs, des services aux passagers des paquebots de croisière ainsi que des installations de production cinématographique. Ces activités, appuyées par le Service des travaux publics, comprennent l'entretien des ports et l'aide à la navigation, en plus de l'application des règlements du port. Les eaux navigables de Victoria Park Avenue à Humber River sont du ressort de l'Administration portuaire de Toronto.
- La Marina de l'avant-port, une marina à service complet située au bout de Leslie Street.
- Les activités de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (« ABBT »), qui comprennent un tunnel piétonnier, un service de traversier, des gares maritimes, des pistes et des biens loués pour le service de bord des passagers commerciaux, les services d'affrètement et une école de vol.
- L'administration des biens immobiliers, qui comprend l'aménagement et la gestion des terrains sous l'autorité de l'Administration portuaire.

Les états financiers ont été autorisés pour publication par le conseil d'administration le 13 avril 2021.

2. Principales méthodes comptables

Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés ont été préparés par la direction selon les Normes internationales d'information financière (les « normes IFRS »), publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »). Les principales normes comptables appliquées lors de la préparation de ces états financiers consolidés sont présentées ci-dessous. Ces méthodes ont été appliquées de manière cohérente pour tous les exercices présentés.

Méthode de consolidation

Les états financiers consolidés contiennent les résultats de l'Administration portuaire pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, ainsi que ceux de sa filiale entièrement détenue, 2315155 Ontario Inc., qui a été constituée en société par actions le 8 mars 2012, afin de louer une partie des silos de Canada Malting adjacents au tunnel piétonnier.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Mode de présentation

La monnaie fonctionnelle de l'Administration portuaire est le dollar canadien. Les états financiers consolidés sont également présentés en dollars canadiens, arrondis au millier près.

Les états financiers consolidés ont été préparés selon la méthode du coût historique (à l'exception des instruments financiers évalués à la juste valeur et au coût amorti). Le coût historique est généralement fondé sur la juste valeur de la contrepartie donnée en échange d'actifs.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se composent des fonds en caisse, des soldes bancaires et des placements à court terme qui sont facilement convertibles en trésorerie et dont l'échéance initiale est de 90 jours ou moins.

Instruments financiers

Les actifs financiers et les passifs financiers sont comptabilisés lorsque l'Administration portuaire devient partie aux clauses contractuelles de l'instrument. Les actifs financiers et les passifs financiers sont initialement évalués à la juste valeur. Les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition d'actifs financiers ou de passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net sont comptabilisés immédiatement en résultat net.

Les actifs financiers et les passifs financiers de l'Administration portuaire sont classés et évalués selon les catégories et mesures suivantes :

Actif/passif	Méthode d'évaluation
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Coût amorti
Placements à court terme	Coût amorti
Placements à long terme	Coût amorti
Débiteurs	Coût amorti
Effets à recevoir	Coût amorti
Créditeurs et charges à payer	Coût amorti
Juste valeur des swaps de taux d'intérêt désignés comme couvertures de flux de trésorerie	Juste valeur par le biais du résultat net pour la tranche inefficace et juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global pour la tranche efficace
Emprunts bancaires	Coût amorti
Passif au titre de la concession du tunnel	Coût amorti

Actifs financiers

Les actifs financiers sont séparés entre les catégories suivantes : actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net, au coût amorti ou actifs financiers à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global. Le classement dépend de la nature et de l'objectif de l'actif financier et est déterminé au moment de la comptabilisation initiale. Tous les achats et ventes d'actifs financiers réguliers sont comptabilisés et décomptabilisés en fonction de la date de transaction. Les achats et les ventes réguliers sont des achats ou des ventes d'actifs financiers qui impliquent la livraison d'actifs dans un délai établi par les règles ou conventions du marché.

En vertu d'IFRS 9, tous les instruments financiers sont initialement évalués à la juste valeur, et ils sont par la suite évalués conformément à leur classement.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Coût amorti

Les actifs financiers sont évalués au coût amorti si la détention de l'actif financier s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs financiers afin d'en percevoir les flux de trésorerie contractuels, et si les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû.

Méthode du taux d'intérêt effectif

La méthode du taux d'intérêt effectif est une méthode pour calculer le coût amorti d'un instrument d'emprunt et allouer les produits d'intérêts sur la période appropriée. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise exactement les entrées de trésorerie futures estimatives (y compris tous les honoraires payés ou reçus qui sont partie intégrante du taux d'intérêt effectif, les coûts de transaction et les autres primes ou escomptes) sur la durée d'utilité prévue de l'instrument d'emprunt ou, selon le cas, sur une période plus courte, de manière à obtenir la valeur nette comptable lors de la comptabilisation initiale.

Les produits sont comptabilisés selon la méthode du taux d'intérêt effectif dans le cas des instruments d'emprunt autres que les actifs financiers classés à la juste valeur par le biais du résultat net.

Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global

Un actif financier est évalué à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global si sa détention s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est atteint à la fois par la perception de flux de trésorerie contractuels et par la vente d'actifs financiers, et si les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû.

Les actifs financiers à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global sont présentés à la juste valeur à la clôture de chaque période de présentation de l'information financière, et toute variation de la juste valeur est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global.

Juste valeur par le biais du résultat net

Les actifs financiers sont évalués à la juste valeur par le biais du résultat net, sauf s'ils satisfont aux critères d'évaluation au coût amorti ou à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global mentionnés précédemment.

Dépréciation d'actifs financiers

En vertu d'IFRS 9, les actifs financiers de toutes catégories sont soumis à un test de dépréciation selon le modèle des pertes de crédit attendues. Ce modèle exige la comptabilisation d'une correction de valeur pour pertes évaluée à un montant égal :

- a) aux pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir (pertes de crédit attendues des cas de défaillance dont un instrument financier peut faire l'objet dans les 12 mois suivant la date de clôture);
- b) aux pertes de crédit attendues pour la durée de vie (pertes de crédit attendues de la totalité des cas de défaillance dont un instrument financier peut faire l'objet au cours de sa durée de vie).

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Dépréciation d'actifs financiers (suite)

Une correction de valeur pour les pertes de crédit attendues pour la durée de vie est requise pour un instrument financier si le risque de crédit que comporte l'instrument financier en question a augmenté de manière importante depuis la comptabilisation initiale. Elle est également requise pour les actifs sur contrats ou les créances clients qui ne sont pas, conformément à IFRS 15, considérés comme comportant une composante financement importante. Au 31 décembre 2020, l'Administration portuaire ne détenait aucun instrument financier affichant une augmentation du risque suffisante pour justifier une correction de valeur pour les pertes de crédit attendues pour la durée de vie.

En outre, les entités peuvent choisir d'appliquer une méthode comptable leur permettant de comptabiliser les pertes de crédit attendues pour la durée de vie pour tous les actifs sur contrat et/ou les créances clients, y compris ceux qui comportent une composante financement importante. Le même choix est également permis pour les créances locatives. L'Administration portuaire n'a pas fait ce choix.

Pour tous les autres instruments financiers, les pertes de crédit attendues sont évaluées au montant des pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir. Au 31 décembre 2020, le seul actif financier pour lequel une correction de valeur a été comptabilisée à un montant égal aux pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir est les débiteurs, par le biais d'une correction de valeur pour créances douteuses.

Évaluation des pertes de crédit attendues

L'évaluation des pertes de crédit attendues reflète un montant objectif et fondé sur des pondérations probabilistes, qui est déterminé par l'évaluation d'un intervalle de résultats possibles, et qui tient compte de la valeur temps de l'argent. L'Administration portuaire tient également compte, dans le cadre de cette évaluation des pertes de crédit attendues, des informations raisonnables et justifiables sur des événements passés, des circonstances actuelles, et des prévisions raisonnables et justifiables de la conjoncture économique à venir.

Décomptabilisation d'actifs financiers

L'Administration portuaire décomptabilise un actif financier seulement lorsque les droits contractuels sur les flux de trésorerie de l'actif financier arrivent à expiration ou lorsqu'elle transfère l'actif financier et la quasi-totalité des risques et avantages liés aux droits de propriété de l'actif à une autre entité. Si l'Administration portuaire ne transfère ni ne conserve la quasi-totalité des risques et avantages liés aux droits de propriété et continue de contrôler l'actif transféré, elle comptabilise ses participations conservées dans l'actif et un passif connexe pour les montants qu'elle pourrait devoir payer. Si l'Administration portuaire conserve la quasi-totalité des risques et avantages liés aux droits de propriété d'un actif financier transféré, elle continue de comptabiliser l'actif financier et comptabilise également un emprunt garanti pour le produit reçu. Lors de la décomptabilisation intégrale d'un actif financier, l'écart entre la valeur comptable de l'actif et la somme de la contrepartie reçue et à recevoir et du profit ou de la perte cumulatif qui a été comptabilisé dans les autres éléments du résultat global et accumulé en capitaux propres est comptabilisé en résultat net.

Autres passifs financiers

Les autres passifs financiers (y compris les emprunts et les dettes fournisseurs et autres créditeurs) sont initialement évalués à la juste valeur, déduction faite des coûts de transaction, et sont par la suite évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Décomptabilisation de passifs financiers

L'Administration portuaire décomptabilise des passifs financiers seulement lorsque ses obligations sont exécutées, qu'elles sont annulées ou qu'elles expirent. L'écart entre la valeur comptable du passif financier décomptabilisé et la contrepartie versée et à verser est comptabilisé en résultat net.

Instruments financiers dérivés comprenant la comptabilité de couverture

L'Administration portuaire a conclu des instruments financiers dérivés (swaps de taux d'intérêt) pour gérer son exposition aux fluctuations des taux d'intérêt découlant de ses emprunts bancaires.

Les dérivés sont initialement comptabilisés à la juste valeur à la date à laquelle les contrats sont conclus et sont ultérieurement réévalués à leur juste valeur à la fin de chaque période de présentation de l'information financière. Le profit ou la perte qui en découle est comptabilisé en résultat net immédiatement, sauf si le dérivé est désigné comme un instrument de couverture efficace, auquel cas le moment de la comptabilisation en résultat net dépend de la nature de la relation de couverture.

Les coûts de transaction sont passés en charges lorsqu'ils sont engagés.

L'Administration portuaire a désigné ses swaps de taux d'intérêt comme couvertures de flux de trésorerie, et elle a choisi d'appliquer les dispositions d'IAS 39 en matière de comptabilité de couverture, plutôt que les dispositions présentées au chapitre 6 d'IFRS 9. Au moment de la création de la relation de couverture, l'Administration portuaire a préparé une documentation décrivant la relation entre l'instrument de couverture et l'élément couvert ainsi que ses objectifs en matière de gestion des risques et sa stratégie pour effectuer diverses transactions de couverture. Par ailleurs, au commencement de la couverture et régulièrement par la suite, l'Administration portuaire indique si l'instrument de couverture est hautement efficace pour compenser les variations de la juste valeur ou des flux de trésorerie de l'élément couvert attribuable au risque couvert.

La partie efficace des variations de la juste valeur des dérivés qui sont désignés comme couvertures de flux de trésorerie et qui remplissent les conditions nécessaires pour pouvoir être ainsi désignés est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global. Le profit ou la perte lié à la partie inefficace est immédiatement comptabilisé en résultat net. Les montants comptabilisés précédemment dans les autres éléments du résultat global et cumulés dans les capitaux propres sont reclassés en résultat net dans les périodes où l'élément couvert est comptabilisé en résultat net, au même poste que celui de l'élément couvert comptabilisé.

La comptabilité de couverture cesse lorsque l'Administration portuaire annule la relation de couverture, ou lorsque l'instrument de couverture arrive à expiration ou est vendu, résilié ou exercé, ou si la couverture ne satisfait plus aux critères de comptabilité de couverture. Tout profit ou toute perte comptabilisé dans les autres éléments du résultat global et cumulé dans les capitaux propres à ce moment-là demeure dans les capitaux propres et est comptabilisé lorsque la transaction prévue est finalement comptabilisée en résultat net. Lorsqu'une transaction prévue n'est plus susceptible de se réaliser, le profit ou la perte cumulé dans les capitaux propres est immédiatement comptabilisé en résultat net. Si la comptabilité de couverture en vertu d'un référentiel comptable antérieur est abandonnée, la perte cumulée dans les autres éléments du résultat global est comptabilisée en résultat net de façon linéaire.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Stocks

Les stocks sont évalués au coût ou à la valeur nette de réalisation, selon le moins élevé des deux montants. Le coût comprend la totalité des dépenses directes et autres coûts appropriés engagés pour amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent.

Immobilisations

Les terrains acquis depuis 1974 sont inscrits au coût. Les terrains acquis avant 1974 sont comptabilisés selon les valeurs d'expertise historiques.

Toutes les autres immobilisations sont comptabilisées au coût, diminué de l'amortissement et de toute perte de valeur, déduction faite de tout financement public applicable.

Le coût historique des immobilisations corporelles comprend les dépenses directement attribuables à l'acquisition ou à la construction de l'élément, ce qui comprend les coûts d'emprunt liés à l'acquisition ou à la construction.

Les coûts ultérieurs sont inclus dans la valeur comptable de l'actif ou comptabilisés comme un actif distinct, selon le cas, uniquement lorsqu'il est probable que les avantages économiques futurs associés à cet élément iront à l'Administration portuaire et que le coût de cet élément peut être évalué de façon raisonnable. Les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont inscrits à l'actif au cours de la période nécessaire à l'achèvement et à la préparation de l'actif en vue de son utilisation prévue. Les valeurs comptables des immobilisations remplacées sont décomptabilisées à mesure qu'elles sont remplacées. Tous les frais de réparation et d'entretien sont passés en charges dans la période au cours de laquelle ils sont engagés.

L'amortissement des bâtiments, des structures, des installations et du matériel est calculé selon le mode d'amortissement linéaire sur la durée d'utilité estimative des actifs.

Aucun amortissement n'a été calculé au titre des immobilisations en cours et des terrains.

Dépréciation d'immobilisations

Les immobilisations qui ont de longues durées d'utilité et qui sont de nature non financière subissent un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que la valeur comptable pourrait ne pas être recouvrée. S'il existe un tel indice, la valeur recouvrable de l'actif est estimée afin de déterminer l'étendue de la perte de valeur, le cas échéant. La valeur recouvrable correspond au plus élevé de la juste valeur moins les coûts de la vente et de la valeur d'utilité. Aux fins de l'évaluation de la dépréciation, les actifs sont regroupés au plus bas niveau pour lequel il y a des entrées de trésorerie largement indépendantes, ou unités génératrices de trésorerie (« UGT »). Lorsque l'actif ne génère pas de flux de trésorerie indépendants des entrées d'autres actifs, l'Administration portuaire estime la valeur recouvrable de l'UGT à laquelle l'actif appartient. Lorsque la valeur recouvrable d'un actif (ou UGT) estimée est moins élevée que sa valeur comptable, la valeur comptable est ramenée à la valeur recouvrable et une perte de valeur est comptabilisée. Les pertes de valeur sont comptabilisées en charges immédiatement. Une perte de valeur est reprise si la valeur recouvrable de l'actif (ou UGT) excède sa valeur comptable.

Financement d'immobilisations par des gouvernements

Les paiements d'immobilisations, lesquels proviennent de divers gouvernements et de leurs organismes et dont la principale condition est que l'Administration portuaire achète, construise ou acquière des actifs non courants, sont comptabilisés en tant que financement des immobilisations, déduits des immobilisations dans l'état consolidé de la situation financière et transférés en résultat net sur une base systématique et rationnelle sur les durées d'utilité des actifs connexes.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Contrats de location

Un contrat de location est un contrat en vertu duquel l'Administration portuaire (le bailleur) cède au locataire (le preneur), en échange d'un paiement ou d'une série de paiements, le droit d'utiliser un actif, généralement un terrain et des bâtiments, pendant une période de temps convenue.

a) L'Administration portuaire en tant que bailleur

Les contrats de location dans lesquels l'Administration portuaire agit en tant que bailleur sont classés à titre de contrats de location-financement ou de contrats de location simple. Lorsque les clauses du contrat de location prévoient le transfert au preneur de la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété, le contrat est classé à titre de contrat de location-financement. Tous les autres contrats de location sont classés à titre de contrats de location simple. Les produits locatifs tirés des contrats de location simple sont comptabilisés selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location. Au 31 décembre 2020, l'Administration portuaire n'avait pas conclu de contrats de location simple.

b) L'Administration portuaire en tant que preneur

À la date de passation d'un contrat, l'Administration portuaire évalue si celui-ci est ou contient un contrat de location. L'Administration portuaire comptabilise un actif au titre du droit d'utilisation et une obligation locative correspondante pour tous les contrats de location dans lesquels elle intervient en tant que preneur, sauf les contrats de location à court terme (définis comme des contrats de location dont la durée est de 12 mois ou moins) et les contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur (comme les tablettes, les ordinateurs personnels, les petits articles faisant partie du mobilier de bureau et les téléphones). Pour ces types de contrats de location, l'Administration portuaire comptabilise les paiements de loyers comme une charge d'exploitation selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location, à moins qu'une autre méthode systématique soit plus représentative du rythme auquel les avantages économiques tirés du bien loué sont consommés.

L'obligation locative est évaluée initialement à la valeur actualisée des paiements de loyers qui n'ont pas encore été versés à la date de début, calculée à l'aide du taux d'intérêt implicite du contrat de location. S'il n'est pas possible de déterminer facilement ce taux, l'Administration portuaire utilise son taux d'emprunt marginal.

L'obligation locative est ultérieurement évaluée en augmentant la valeur comptable pour refléter les intérêts sur l'obligation locative (selon la méthode du taux d'intérêt effectif) et en réduisant la valeur comptable pour refléter les paiements de loyers effectués.

Les actifs au titre de droits d'utilisation comprennent l'évaluation initiale de l'obligation locative correspondante et les paiements de loyers versés à la date de début ou avant cette date, déduction faite des avantages incitatifs à la location reçus et des coûts directs initiaux. Ils sont évalués ultérieurement au coût, diminué du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur.

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont amortis sur la plus courte de la durée du contrat de location et de la durée d'utilité du bien sous-jacent. Si le contrat de location a pour effet de transférer au preneur la propriété du bien sous-jacent ou si le coût de l'actif au titre du droit d'utilisation prend en compte l'exercice futur d'une option d'achat par l'Administration portuaire, l'actif au titre du droit d'utilisation connexe est amorti sur la durée d'utilité du bien sous-jacent.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier

En 2012, l'Administration portuaire a conclu un partenariat public-privé afin d'assurer la conception, la construction et le financement du tunnel piétonnier vers l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, ainsi que son exploitation et son entretien pendant 20 ans. Le coût de base de construction du tunnel piétonnier indiqué dans le contrat était de 82,5 M\$, et en date du 29 mai 2015, la construction était presque achevée et acceptée par l'Administration portuaire. Le tunnel piétonnier a été officiellement ouvert au public et aux parties concernées le 30 juillet 2015. L'Administration portuaire conservera le titre de propriété du tunnel durant toute la durée de l'accord.

L'Administration portuaire a inscrit à l'actif le coût de construction et la valeur actualisée des paiements futurs au titre des immobilisations et du cycle de vie à effectuer sur la durée de la concession, dont la date d'expiration est fixée au 8 avril 2034. L'Administration portuaire a également comptabilisé un passif au titre du tunnel équivalant au coût de construction de l'actif, diminué des paiements effectués. Les calculs de la valeur actualisée à l'égard de l'actif ou du passif se fondent sur le coût moyen pondéré du capital de 7,25 %.

Avantages futurs du personnel

L'Administration portuaire offre à ses employés permanents à temps plein (pour les employés non syndiqués embauchés avant le 25 novembre 2013 et certains employés syndiqués) un régime de retraite à prestations définies enregistré auprès du Bureau du surintendant des institutions financières (le « BSIF »). L'Administration portuaire offre par ailleurs aux employés non syndiqués permanents à temps plein qui ont été embauchés après le 24 novembre 2013 un régime de retraite à cotisations définies. Certains participants du régime ont aussi droit à des prestations supplémentaires, selon une formule qui reflète celle du régime enregistré, en remplacement des prestations définies qui sont limitées en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Ces prestations supplémentaires sont non capitalisées. L'Administration portuaire offre en outre des avantages postérieurs à l'emploi autres que de retraite à la plupart de ses employés, notamment des prestations de décès, des prestations de retraite anticipée ainsi que des indemnités pour accidents de travail autofinancées. Depuis 2018, l'Administration portuaire offre d'autres avantages futurs du personnel à certains de ses employés à temps plein, pourvu qu'ils demeurent à son emploi pour une durée déterminée. Les obligations au titre des régimes d'avantages du personnel sont comptabilisées à mesure que les services donnant droit aux prestations de retraite et aux autres avantages futurs du personnel sont rendus par les employés.

L'Administration portuaire a adopté, pour la comptabilisation du régime de retraite à prestations définies et de ses régimes d'avantages complémentaires de retraite, les méthodes suivantes :

- i) Le coût des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite gagnés par les employés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services et selon les meilleures estimations de la direction concernant le rendement prévu des placements du régime, la progression des salaires et l'âge de départ à la retraite des employés.
- ii) La juste valeur des actifs du régime sert à calculer le taux de rendement prévu des actifs du régime.
- iii) Le taux d'actualisation utilisé pour évaluer l'obligation au titre des prestations définies est fondé sur le rendement d'obligations de sociétés de haute qualité dans la monnaie dans laquelle les prestations devraient être versées et dont les échéances concordent en moyenne avec celles des obligations au titre des prestations définies.
- iv) Les écarts actuariels attribuables aux variations des actifs et des obligations au titre des prestations définies sont comptabilisés immédiatement dans le cumul des autres éléments de bénéfice global (de perte globale). Lorsque la restructuration d'un régime d'avantages donne lieu à une réduction du régime et à la liquidation des obligations, la réduction du régime est comptabilisée avant ou en même temps que la liquidation.

2. Principales méthodes comptables (suite)*Avantages futurs du personnel (suite)*

- v) Lorsque le résultat de ce calcul représente un actif net au titre des avantages du personnel, le montant de l'actif comptabilisé est limité au total du coût des services passés non comptabilisé et de la valeur actualisée des avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursements futurs par le régime, soit sous forme de diminutions des cotisations futures au régime (le « plafond de l'actif »). Afin de calculer la valeur actualisée des avantages économiques, on tient compte des exigences de financement minimales applicables au régime. Lorsqu'on prévoit que l'Administration portuaire ne sera pas en mesure de recouvrer la valeur de l'actif net au titre des prestations définies, compte tenu des exigences de financement minimales aux fins des services futurs, l'actif net au titre des prestations définies est réduit au montant du plafond de l'actif. L'incidence du plafond de l'actif est comptabilisée en résultat global.

Les cotisations versées en vertu des régimes de retraite à cotisations définies sont comptabilisées comme une charge lorsque les employés ont rendu les services leur donnant droit à ces cotisations.

Comptabilisation des produits

Les produits tirés d'un contrat de prestation de services sont comptabilisés lorsque les services promis à un client lui sont fournis, selon le degré d'avancement du contrat et le montant de la contrepartie attendue en échange de la prestation de ces services. La méthode utilisée par l'Administration portuaire pour la comptabilisation des produits tirés des contrats de location simple est décrite ci-dessus, au paragraphe Contrats de location de la note 2, conformément à IFRS 16.

Les produits liés aux navires, à la cargaison et aux passagers utilisant le port sont comptabilisés lorsque la quasi-totalité des services sont rendus. Les redevances d'atterrissage et les droits d'exploitation aéroportuaire sont comptabilisés au moment où les installations de l'aéroport sont utilisées. Les frais d'améliorations aéroportuaires sont comptabilisés lors de l'embarquement des passagers. Les frais d'accostage et les frais de remisage saisonniers perçus à la Marina de l'avant-port sont comptabilisés de façon linéaire sur la durée de l'entente, et toute portion non gagnée est comptabilisée à titre de produits comptabilisés d'avance.

Charge liée aux produits bruts

Afin de maintenir ses lettres patentes en règle, l'Administration portuaire doit verser chaque année une charge liée aux produits bruts à Transports Canada, laquelle est calculée comme suit :

	Charge %
Produits bruts	
Jusqu'à 10 000 \$	2
Les prochains 10 000 \$	4
Les prochains 40 000 \$	6
Les prochains 10 000 \$	4
Plus de 70 000 \$	2

2. Principales méthodes comptables (suite)

Charge liée aux produits bruts (suite)

En mars 2020, dans le cadre de son plan d'intervention économique pour répondre à la COVID-19, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il renonçait à la portion de la charge liée aux produits bruts de l'Administration portuaire relativement à l'exploitation de l'ABBT, de mars à décembre 2020, conformément au traitement des administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (« RNA »). Cela a eu pour effet de réduire la charge liée aux produits bruts de PT pour 2020 qui est exigible en mars 2021. L'Administration portuaire a été autorisée à soustraire l'économie projetée résultant de la renonciation de son paiement relatif à la charge liée aux produits bruts pour 2019 qui était exigible en mars 2020. Aucun intérêt n'a été facturé à l'égard du paiement, l'Administration portuaire s'étant conformée aux exigences révisées en effectuant le paiement ajusté avant le 31 août 2020. L'écart entre les produits prévus de l'ABBT et les produits réels générés pour 2020 a fait l'objet d'un rapprochement dans le cadre du calcul de la charge liée aux produits bruts pour 2020. Cette méthode d'allègement sera officialisée par des lettres patentes supplémentaires du Ministre des Transports.

Adoption de normes nouvelles et révisées

Normes IFRS nouvelles et modifiées en vigueur pour l'exercice considéré

Modifications d'IFRS 16, Contrats de location

La modification introduit une mesure de simplification facultative pour les preneurs. Auparavant, IFRS 16 exigeait des preneurs qu'ils apprécient si un allègement de loyer admissible accordé en conséquence directe de la pandémie de COVID-19 constituait une modification d'un contrat de location. La modification d'IFRS 16 procure une mesure de simplification en vertu de laquelle des allègements de loyers peuvent être comptabilisés comme s'ils ne s'agissait pas d'une modification de contrat de location. L'application de cette modification d'IFRS 16 n'a pas eu d'incidence sur l'Administration portuaire, car cette dernière n'a profité d'aucun allègement de loyer au cours de l'exercice.

Normes IFRS nouvelles et révisées publiées mais n'étant pas encore entrées en vigueur

À la date d'autorisation des présents états financiers, l'Administration portuaire n'avait pas appliqué les normes IFRS nouvelles et révisées suivantes, qui étaient publiées mais n'étaient pas encore entrées en vigueur :

IFRS 17	Contrats d'assurance
Réforme des taux d'intérêt de référence	Phase 2

L'Administration portuaire ne s'attend pas à ce que l'adoption des normes présentées ci-dessus ait une incidence significative sur ses états financiers au cours de périodes futures, à l'exception des éléments présentés ci-après.

Modifications d'IFRS 17, Contrats d'assurance

Le 18 mai 2017, l'IASB a publié IFRS 17, une norme exhaustive qui fournit des indications concernant la comptabilisation, l'évaluation et la présentation des contrats d'assurance, ainsi que les informations à fournir à leur sujet. IFRS 17 exige des entités qu'elles évaluent les passifs relatifs aux contrats d'assurance en fonction de leur estimation courante des flux de trésorerie d'exécution en ayant recours à l'une des trois méthodes proposées et qu'elles actualisent les réserves pour pertes. Le 25 juin 2019, l'IASB a publié des modifications d'IFRS 17 qui comprennent des modifications ciblées et le report de la date d'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023. L'Administration portuaire ne s'attend pas à ce que l'adoption de la norme ait une incidence significative sur les états financiers consolidés.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Adoption de normes nouvelles et révisées (suite)

Réforme des taux d'intérêt de référence – Phase 2

En août 2020, l'IASB a publié des modifications à diverses normes IFRS dans le cadre de la réforme en cours des taux d'intérêt de référence. Les modifications permettent aux entités de refléter l'incidence du passage des taux d'intérêt de référence, comme le taux interbancaire offerts (le « TIO »), aux taux d'intérêt de référence alternatifs.

Les modifications sont en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2021. L'adoption anticipée est permise. L'Administration portuaire s'attend à ce que cette modification n'ait aucune incidence sur ses résultats.

Utilisation d'estimations et principaux domaines faisant appel au jugement

La préparation d'états financiers selon les normes IFRS exige que la direction procède à des estimations et établisse des hypothèses qui ont des répercussions sur les montants des actifs et des passifs présentés et sur la présentation des actifs et des passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les produits et les charges présentés au cours de l'exercice. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations. La juste valeur des swaps de taux d'intérêt et la comptabilité de couverture, la durée d'utilité des immobilisations, les débiteurs, la dépréciation des immobilisations, les avantages futurs du personnel, les provisions liées aux poursuites judiciaires et le passif au titre de la concession du tunnel piétonnier représentent les comptes qui nécessitent l'établissement d'estimations et la formulation d'hypothèses importantes, et ils sont expliqués plus en détail ci-après.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont revues de façon continue. Les révisions aux estimations comptables sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée si la révision n'a une incidence que sur cette période; elles le sont en plus dans les périodes subséquentes si la révision a une incidence tant sur la période en cours que sur les périodes futures.

i) Juste valeur des swaps de taux d'intérêt et comptabilité de couverture

Comme décrit à la note 3, l'Administration portuaire a recours à des techniques d'évaluation qui comprennent des données d'entrée fondées sur des données de marché observables afin d'estimer la juste valeur de ses swaps de taux d'intérêt. Des renseignements sur les principales hypothèses utilisées pour déterminer la juste valeur des swaps de taux d'intérêt se trouvent à la note 3.

L'Administration portuaire est d'avis que les techniques d'évaluation choisies et les hypothèses utilisées sont appropriées pour déterminer la juste valeur des instruments financiers.

L'Administration portuaire a en outre eu recours au jugement lorsqu'elle a choisi d'appliquer la comptabilité de couverture à l'égard des variations de la juste valeur des dérivés. L'autre solution possible en vertu d'IAS 39 est de comptabiliser en résultat net toutes les variations latentes de la juste valeur des swaps.

ii) Durées d'utilité des immobilisations

L'Administration portuaire revoit les durées d'utilité estimées des immobilisations à la fin de chaque période de présentation de l'information financière. Il n'y a eu aucun changement aux durées d'utilité estimées pour l'exercice considéré. Les taux d'amortissement des immobilisations, lesquels se rapprochent de leurs durées d'utilité, sont présentés ci-dessous.

Terrains	Aucun amortissement
Bâtiments, structures, pistes et voies de circulation	Mode linéaire sur 5 à 75 ans
Installations et matériel	Mode linéaire sur 3 à 25 ans
Dépenses différées liées à la préparation d'un site	Mode linéaire sur 5 à 40 ans
Immobilisations en cours	Aucun amortissement

2. Principales méthodes comptables (suite)

Utilisation d'estimations et principaux domaines faisant appel au jugement (suite)

iii) Débiteurs

La valeur comptable des débiteurs est diminuée d'une correction de valeur, calculée en fonction des pertes de crédit attendues, et celles-ci sont évaluées au montant des pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir. La direction revoit la suffisance de cette correction à chaque date de présentation de l'information financière.

iv) Dépréciation des immobilisations

L'Administration portuaire examine la valeur comptable des immobilisations et des UGT comparativement à leur valeur recouvrable. La valeur recouvrable est établie en fonction de la valeur d'utilité ou de la juste valeur diminuée des coûts de la vente. La direction a déterminé qu'il n'y a pas eu de dépréciation au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2020. Dans le cadre de cette évaluation, la direction a tenu compte des circonstances découlant de la COVID-19 et a déterminé qu'il n'y avait aucune incidence sur les immobilisations.

v) Avantages futurs du personnel

Les besoins en matière de capitalisation sont établis en fonction des évaluations actuarielles annuelles. Entre deux évaluations actuarielles complètes, la comptabilisation du passif lié aux avantages futurs du personnel et de la charge annuelle connexe repose sur des évaluations actuarielles annuelles ou des extrapolations à des fins comptables.

vi) Provisions liées à des poursuites judiciaires

Des provisions sont comptabilisées lorsque l'Administration portuaire a une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé, qu'il est probable que l'Administration portuaire devra éteindre l'obligation et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière raisonnable.

Le montant comptabilisé en tant que provision, le cas échéant, correspond à la meilleure estimation de la contrepartie requise pour régler l'obligation actuelle à la fin de la période de présentation de l'information financière, en tenant compte des risques et des incertitudes liés à l'obligation.

vii) Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier

Le traitement comptable du tunnel piétonnier de l'ABBT, incluant l'actif connexe et le passif au titre de la concession du tunnel, a constitué un domaine principal faisant appel au jugement. L'Administration portuaire a examiné la substance de l'accord relatif au projet et elle a conclu que la valeur actualisée des coûts de construction du tunnel piétonnier et du passif connexe devrait être comptabilisée dans l'état consolidé de la situation financière.

3. Instruments financiers : juste valeur et gestion du risque

Juste valeur

La juste valeur des swaps de taux d'intérêt est calculée au moyen d'une analyse de la valeur actualisée des flux de trésorerie, selon les courbes de rendement et les écarts de taux applicables sur la durée de vie résiduelle du dérivé.

La valeur comptable de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des débiteurs, des billets à recevoir, du montant seuil payé d'avance – dépôt au titre du tunnel ainsi que des créditeurs et charges à payer se rapproche de leur juste valeur en raison de l'échéance relativement courte. La valeur comptable des placements à long terme et des emprunts bancaires équivaut approximativement à la juste valeur en raison des conditions rattachées aux contrats comparativement aux conditions actuelles du marché pour des éléments semblables.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

3. Instruments financiers : juste valeur et gestion du risque (suite)

Hiérarchie des justes valeurs

L'Administration portuaire applique une hiérarchie à trois niveaux visant à classer les évaluations à la juste valeur aux fins des informations à fournir. Les données d'entrée se rapportent d'une façon générale aux données et hypothèses que les intervenants sur le marché prendraient en considération pour fixer le prix du placement. Les données d'entrée observables sont des données d'entrée qui sont fondées sur des données de marché provenant de sources indépendantes. Les données d'entrée non observables sont des données d'entrée qui reflètent les hypothèses posées par l'Administration portuaire au sujet des hypothèses que les intervenants du marché utiliseraient pour établir le prix d'un placement et qui sont fondées sur les meilleures informations disponibles dans les circonstances. Les trois niveaux hiérarchiques des évaluations à la juste valeur sont les suivants :

Niveau 1 – Les prix cotés sur des marchés actifs pour des placements identiques;

Niveau 2 – Les données d'entrée autres que les prix cotés visés au niveau 1, qui sont observables pour le placement, directement (à savoir des prix) ou indirectement (à savoir des dérivés de prix);

Niveau 3 – Les données d'entrée relatives au placement qui ne sont pas fondées sur des données de marché observables (données d'entrée non observables).

Le tableau qui suit présente un sommaire du classement de la juste valeur au 31 décembre 2020, par niveau.

	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
	\$	\$	\$	\$
Passifs financiers				
Swap de taux d'intérêt	—	434	—	434

Le tableau qui suit présente un sommaire du classement de la juste valeur au 31 décembre 2019, par niveau.

	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
	\$	\$	\$	\$
Passifs financiers				
Swap de taux d'intérêt	—	172	—	172

Aucun instrument financier n'a été transféré entre les niveaux 1, 2 et 3 en 2020 et en 2019.

Gestion du risque financier

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration portuaire est exposée à un ensemble de risques financiers : risque de marché, risque de crédit, risque de liquidité, risque de flux de trésorerie et risque de taux d'intérêt. Le principal objectif de gestion des risques de l'Administration portuaire consiste à préserver son capital. Des stratégies de gestion des risques, décrites ci-après, sont élaborées et mises en œuvre pour garantir que les risques auxquels est exposée l'Administration portuaire sont conformes à ses objectifs et à sa tolérance au risque.

Risque de marché

Le risque de marché est géré en vertu de la politique d'investissement de l'Administration portuaire, laquelle exige un portefeuille diversifié de placements admissibles aux termes de l'article 32 de la *Loi maritime du Canada*. L'Administration portuaire ne détient aucun instrument financier l'exposant à un important risque de marché.

3. Instruments financiers : juste valeur et gestion du risque (suite)

Gestion du risque financier (suite)

Risque de crédit

Les principaux actifs financiers de l'Administration portuaire sont la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les placements à long terme, les débiteurs et les billets à recevoir, qui sont exposés au risque de crédit. La valeur comptable des actifs financiers à l'état consolidé de la situation financière représente le risque de crédit maximal pour l'Administration portuaire à la date de clôture.

Le risque de crédit auquel est exposée l'Administration portuaire est principalement attribuable à ses débiteurs. Les montants qui figurent à l'état consolidé de la situation financière en ce qui concerne les débiteurs sont présentés déduction faite de la correction de valeur pour créances douteuses, laquelle a été estimée par la direction de l'Administration portuaire en fonction de son expérience et des conditions économiques actuelles, afin de refléter les pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir. Afin de réduire le risque, la direction a adopté des politiques de crédit qui comprennent une révision régulière des limites de crédit.

Le risque de crédit lié à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie, aux placements à court terme, aux billets à recevoir et aux placements à long terme est limité, puisque les contreparties sont des banques à charte et des entités du secteur public bénéficiant de notations de crédit élevées attribuées par des agences de notation nationales.

Le classement par antériorité des débiteurs s'établissait comme suit :

	2020	2019
	\$	\$
Créances clients		
Courantes	6 015	8 536
Non réglées depuis 31 à 90 jours	338	966
Non réglées depuis plus de 90 jours	171	390
	6 524	9 892
Autres	22	22
	6 546	9 914
Correction de valeur pour créances douteuses	(260)	(191)
	6 286	9 723

Rapprochement de la correction de valeur pour créances douteuses

	2020	2019
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	191	160
Augmentation au cours de l'exercice	548	51
Radiation de créances irrécouvrables au cours de l'exercice	(479)	(20)
Solde à la fin de l'exercice	260	191

Au 1^{er} mai 2020, les deux billets à recevoir (valeur comptable de 8 232 \$ en 2019) relativement à la vente du bien 30 Bay/60 Harbour le 1^{er} mai 2017 avaient été reçus. En 2020, un remboursement total de 8 666 \$ a été reçu (2019 – 8 667 \$). Des produits de 384 \$ (2019 – 631 \$) ont été comptabilisés, représentant la partie de l'escompte attribuable à l'exercice considéré selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

3. Instruments financiers : juste valeur et gestion du risque (suite)

Gestion du risque financier (suite)

Risque de liquidité

L'Administration portuaire vise à avoir suffisamment de liquidités pour faire face à ses obligations lorsqu'elles arrivent à échéance. L'Administration portuaire surveille ses soldes de trésorerie et les flux de trésorerie que génèrent ses activités d'exploitation pour s'assurer qu'ils répondent à ses exigences. Le tableau suivant présente les passifs financiers de l'Administration portuaire au 31 décembre 2020. Les remboursements en trésorerie non actualisés requis pour régler ces passifs, compte non tenu du passif au titre de la concession du tunnel, sont indiqués ci-dessous.

	Valeur comptable	2021	2022	2023 et par la suite
	\$	\$	\$	\$
Créditeurs et charges à payer	8 892	8 892	—	—
Emprunt bancaire	31 323	2 280	2 280	26 763
	<u>40 215</u>	<u>11 172</u>	<u>2 280</u>	<u>26 763</u>

En ce qui concerne le passif au titre de la concession du tunnel, l'Administration portuaire doit effectuer un paiement mensuel au titre des immobilisations totalisant 6 583 \$ par année jusqu'au 8 avril 2034 afin de régler le passif (note 15). Les remboursements en trésorerie actualisés relativement à ce passif sont indiqués ci-dessous.

	Valeur comptable	2021	2022	2023 et par la suite
	\$	\$	\$	\$
Passif au titre de la concession du tunnel	60 157	2 986	3 174	53 997

Risque de flux de trésorerie

La politique d'investissement de l'Administration portuaire comporte un plafond cible de 25 % pour ce qui est des réserves en trésorerie dans les produits de placement de toute institution financière donnée, ainsi qu'un plafond fixe de 30 %, peu importe le type de placement.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt décrit l'exposition de l'Administration portuaire aux fluctuations du niveau d'ensemble des taux d'intérêt. Le risque de taux d'intérêt lié aux actifs financiers survient lorsque l'Administration portuaire investit dans des fonds à revenu fixe comprenant des placements portant intérêt et qu'elle engage des passifs financiers à des taux d'intérêt variables. Les variations des taux d'intérêt ont une incidence directe sur la juste valeur des titres à revenu fixe et sur la juste valeur des fonds d'investissement. Les variations des taux d'intérêt ont également une incidence indirecte sur le reste des placements détenus par l'Administration portuaire. À la fin de 2020, l'Administration portuaire détenait des titres à revenu fixe dans des placements à court terme pour un montant total de 42 394 \$ (2019 – 60 917 \$) et dans des placements à long terme pour un montant total de néant (2019 – 997 \$). Ces titres à revenu fixe comprennent des acceptations bancaires, des certificats de placement garanti ainsi que des obligations.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

3. Instruments financiers : juste valeur et gestion du risque (suite)

Gestion du risque financier (suite)

Risque de taux d'intérêt (suite)

Le tableau suivant présente une analyse des dates d'échéance pour les titres à revenu fixe à long terme.

Échéance	Fourchette de taux d'intérêt	2020	Fourchette de taux d'intérêt	2019
	%	\$	%	\$
2021	—	—	2,72	997
		—		997

Le coût des titres à revenu fixe à court terme de l'Administration portuaire, avec les produits d'intérêts courus, se rapproche de la juste valeur en raison de la nature à court terme des placements.

Les titres à revenu fixe à long terme sont évalués au coût amorti et, pour cette raison, les fluctuations des taux d'intérêt n'auront aucune incidence sur le montant reflété dans l'état de la situation financière ou sur le bénéfice net.

Les passifs financiers de l'Administration portuaire sont exposés aux fluctuations des taux d'intérêt sur la tranche non couverte de la dette à long terme et sur sa facilité de crédit. Au 31 décembre 2020, l'Administration portuaire était exposée au risque de taux d'intérêt suivant :

	\$
Tranche non couverte de la dette à long terme	<u>20 178</u>

Le tableau qui suit fournit l'analyse de sensibilité de l'Administration portuaire en fonction d'une augmentation des taux d'intérêt de 0,5 % sur le bénéfice net et le bénéfice global. La sensibilité tient compte des passifs financiers à taux variable et ajuste les effets de ceux-ci à la fin de l'exercice à raison d'une augmentation de 0,5 % des taux d'intérêt. Une diminution de 0,5 % entraînerait un effet correspondant mais opposé sur le bénéfice net et le bénéfice global.

	Effet sur le bénéfice net et le bénéfice global \$
Tranche non couverte de la dette à long terme	<u>101</u>

Aux termes des contrats de swap de taux d'intérêt, l'Administration portuaire convient d'échanger la différence entre les intérêts à taux fixe et les intérêts à taux variable calculés sur un montant de capital notionnel convenu. Ces contrats permettent à l'Administration portuaire d'atténuer le risque de fluctuation des taux d'intérêt sur la juste valeur des titres d'emprunt à taux fixe et l'exposition des flux de trésorerie sur les titres d'emprunt à taux variable qu'elle a émis. La juste valeur des swaps de taux d'intérêt à la fin de la période de présentation de l'information financière est déterminée par actualisation des flux de trésorerie futurs selon les courbes de rendement à la date de clôture et le risque de crédit inhérent au contrat.

Les swaps de taux d'intérêt sont réglés mensuellement. L'Administration portuaire règle le montant net de la différence entre les intérêts à taux fixe et les intérêts à taux variable.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

4. Informations à fournir concernant le capital

Lorsqu'elle gère son capital, l'Administration portuaire vise à s'assurer qu'elle dispose de liquidités suffisantes pour s'acquitter de ses obligations financières et exécuter ses plans opérationnels et stratégiques afin de pouvoir continuer à offrir des avantages aux parties concernées et à demeurer autonome du point de vue financier. L'Administration portuaire évalue sans cesse la structure de son capital et l'ajuste à la lumière de l'évolution de la conjoncture et des caractéristiques inhérentes aux risques liés à ses actifs sous-jacents. Conformément aux lettres patentes de l'Administration portuaire, le total des emprunts ne peut être supérieur à 52 100 \$, mis à part les emprunts liés au tunnel piétonnier. Un montant de 140 000 \$ est expressément désigné pour le tunnel piétonnier. L'Administration portuaire ne peut contracter aucun emprunt à titre de mandataire de Sa Majesté. À l'heure actuelle, l'Administration portuaire dépend en grande partie de ses flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et d'investissement pour financer son programme de dépenses d'investissement. Le capital de l'Administration portuaire comprend son emprunt bancaire, le passif au titre de la concession du tunnel piétonnier et les capitaux propres, déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, ainsi que les placements à court terme.

	2020	2019
	\$	\$
Total de la dette	31 323	33 033
Passif au titre de la concession du tunnel	60 157	62 965
Moins : trésorerie et équivalents de trésorerie	18 047	18 883
Moins : placements à court terme	42 394	60 917
Dette nette	31 039	16 198
Capitaux propres	207 937	227 393
	238 976	243 591

Au 31 décembre 2020, le solde des FAA correspondait à une insuffisance de 9 628 \$, qui avait temporairement été financée au moyen de fonds généraux qui ne représentent pas des FAA. À mesure que des produits tirés des FAA sont générés par l'ABBT, le cas échéant, ils seront affectés au remboursement des fonds qui ne représentent pas des FAA qui ont été utilisés. Les emprunts bancaires de l'Administration portuaire sont assortis de clauses restrictives, auxquelles elle se conformait au 31 décembre 2020. De plus, l'Administration portuaire doit respecter certaines restrictions d'origine externe quant aux actifs qu'elle peut acheter avec les frais d'améliorations aéroportuaires. Au 31 décembre 2020, l'Administration portuaire se conformait à ces restrictions.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

5. Actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives

Les actifs au titre de droits d'utilisation et les obligations locatives de l'Administration portuaire sont liés à un contrat de location visant les locaux de son siège social ainsi qu'à un contrat de location visant une salle réservée aux services TI, un coin-repas et un vestiaire situés dans l'aérogare de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Les deux contrats de location ont été conclus en 2019.

Actifs au titre de droits d'utilisation

	2020	2019
	\$	\$
Coût à l'ouverture au 1 ^{er} janvier	3 543	—
Acquisitions	—	3 543
Coût à la clôture au 31 décembre	3 543	3 543
Amortissement cumulé à l'ouverture au 1 ^{er} janvier	(203)	—
Amortissement	(374)	(203)
Amortissement cumulé à la clôture au 31 décembre	(577)	(203)
Valeur comptable nette à l'ouverture au 1 ^{er} janvier	3 340	—
Valeur comptable nette à la clôture au 31 décembre	2 966	3 340

Obligations locatives

	2020	2019
	\$	\$
Analyse des échéances – flux de trésorerie non actualisés contractuels		
Moins de un an	408	406
De un an à cinq ans	1 764	1 722
Plus de cinq ans	1 393	1 843
Total des obligations locatives non actualisées au 31 décembre 2020	3 565	3 971
Obligations locatives incluses dans l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2020		
Tranche courante	309	297
Tranche non courante	2 774	3 083
	3 083	3 380

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, la charge liée aux paiements de loyers variables qui n'est pas prise en compte dans l'évaluation des obligations locatives s'est élevée à 310 \$ (2019 – 193 \$). Les charges liées aux contrats de location à court terme et les charges liées aux contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur se sont élevées à 348 \$ (2019 – 947 \$) et à 32 \$ (2019 – 29 \$), respectivement.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

6. Immobilisations

	Terrains	Bâtiments et structures	Immobilisations de production	Dépenses différées liées à la préparation d'un site	Immobilisations en cours	2020 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Solde d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2020						
Coût	15 518	259 013	40 777	2 395	13 820	331 523
Financement d'immobilisations	—	(23 682)	(10 864)	—	—	(34 546)
Amortissement cumulé	—	(48 215)	(16 017)	(348)	—	(64 580)
Solde d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2020	15 518	187 116	13 896	2 047	13 820	232 397
Valeur comptable nette						
Acquisitions/cessions	—	13 470	5 571	138	(5 285)	13 894
Amortissement	—	(7 354)	(2 195)	(36)	—	(9 585)
Financement d'immobilisations reçu	—	—	(918)	—	—	(918)
	—	6 116	2 458	102	(5 285)	3 391
Solde de clôture au 31 décembre 2020	15 518	193 232	16 354	2 149	8 535	235 788
Valeur comptable nette						

	Terrains	Bâtiments et structures	Immobilisations de production	Dépenses différées liées à la préparation d'un site	Immobilisations en cours	2019 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Solde d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2019						
Coût	15 518	253 257	38 409	2 395	7 360	316 939
Financement d'immobilisations	—	(23 682)	(7 724)	—	—	(31 406)
Amortissement cumulé	—	(40 947)	(13 920)	(312)	—	(55 179)
Solde d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2019	15 518	188 628	16 765	2 083	7 360	230 354
Valeur comptable nette						
Acquisitions/cessions	—	5 756	2 368	—	6 460	14 584
Amortissement	—	(7 268)	(2 097)	(36)	—	(9 401)
Financement d'immobilisations reçu	—	—	(3 140)	—	—	(3 140)
	—	(1 512)	(2 869)	(36)	6 460	2 043
Solde de clôture au 31 décembre 2019	15 518	187 116	13 896	2 047	13 820	232 397
Valeur comptable nette						

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

6. Immobilisations (suite)

Dépenses différées liées à la préparation d'un site

Les dépenses différées liées à la préparation d'un site ont été engagées pour préparer les terrains du secteur portuaire pour les sous-locataires en vertu d'un bail foncier. Ces dépenses sont amorties sur la durée initiale des contrats de sous-location.

Projets d'immobilisations futurs

L'information qui suit est présentée conformément aux exigences de l'article 36a) du Règlement sur la gestion des administrations portuaires.

Le total des dépenses d'investissement futures estimatives pour les projets autorisés ou faisant l'objet d'un engagement s'élève à 3,8 M\$ (2019 – 21,1 M\$).

Le tableau suivant présente les projets particuliers dont les coûts estimatifs sont supérieurs à 1 M\$ et qui sont pris en compte dans le total ci-dessus :

Description	Total des dépenses pour les projets autorisés ou faisant l'objet d'un engagement	Total des dépenses engagées	Dépenses futures estimatives
	Au 31 décembre 2020	Au 31 décembre 2020	Au 31 décembre 2020
(en milliers de dollars)			
Électrification du traversier de l'Aéroport Marylin Bell I	2 850	1 241	1 609

7. Avantages futurs du personnel

L'Administration portuaire offre à ses employés permanents à temps plein (pour les employés non syndiqués embauchés avant le 25 novembre 2013 et certains employés syndiqués) un régime de retraite à prestations définies enregistré auprès du Bureau du surintendant des institutions financières (le « BSIF »). L'Administration portuaire offre par ailleurs aux employés non syndiqués permanents à temps plein qui ont été embauchés après le 24 novembre 2013 un régime de retraite à cotisations définies. Certains participants du régime ont droit à des prestations supplémentaires, selon une formule qui se rapproche de celle du régime enregistré, en remplacement des prestations définies qui sont limitées en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Ces prestations supplémentaires ne sont pas capitalisées. L'Administration portuaire offre également des avantages postérieurs à l'emploi autres que de retraite à la plupart de ses employés, tel qu'il est décrit à la note 2 à la section « Avantages futurs du personnel ». Les prestations au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi et de la CSPAAT ne sont pas capitalisées. Depuis 2018, l'Administration portuaire offre d'autres avantages futurs du personnel à certains de ses employés à temps plein, pourvu qu'ils demeurent à son emploi pour une durée déterminée.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

7. Avantages futurs du personnel (suite)

Les données relatives à l'ensemble des avantages futurs du personnel de l'Administration portuaire sont les suivantes :

	Régime de retraite	Autres avantages	2020 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2019 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées						
Solde au début de l'exercice	65 426	2 364	67 790	56 825	1 933	58 758
Coût pour l'employeur des services rendus au cours de l'exercice	1 922	347	2 269	1 517	333	1 850
Cotisations des employés	451	—	451	474	—	474
Charges d'intérêts	1 992	61	2 053	2 113	74	2 187
Prestations versées	(2 761)	(89)	(2 850)	(2 752)	(118)	(2 870)
Écarts actuariels	5 140	82	5 222	7 249	142	7 391
Solde à la fin de l'exercice	72 170	2 765	74 935	65 426	2 364	67 790
Actifs du régime						
Juste valeur au début de l'exercice	60 713	—	60 713	53 696	—	53 696
Cotisations de l'employeur	1 167	89	1 256	1 149	118	1 267
Cotisations des employés	451	—	451	474	—	474
Charges non liées aux placements	(223)	—	(223)	(212)	—	(212)
Prestations versées	(2 761)	(89)	(2 850)	(2 752)	(118)	(2 870)
Produits d'intérêts	1 863	—	1 863	2 011	—	2 011
Rendement des actifs du régime, excluant les montants compris dans les produits d'intérêts	(1 355)	—	(1 355)	6 347	—	6 347
Juste valeur à la fin de l'exercice	59 855	—	59 855	60 713	—	60 713
Situation de capitalisation – déficit du régime	(12 315)	(2 765)	(15 080)	(4 713)	(2 364)	(7 077)
Passif au titre des prestations constituées	(12 315)	(2 765)	(15 080)	(4 713)	(2 364)	(7 077)

La charge nette au titre des régimes d'avantages de l'Administration portuaire est présentée dans le tableau ci-après :

	Régime de retraite	Autres avantages	2020 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2019 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Composantes des coûts nets des prestations comptabilisés au cours de l'exercice						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 922	347	2 269	1 517	333	1 850
Frais d'administration	223	—	223	212	—	212
Charges d'intérêts	1 992	61	2 053	2 113	74	2 187
Produits d'intérêts	(1 863)	—	(1 863)	(2 011)	—	(2 011)
Coût constaté au titre des avantages futurs du personnel	2 274	408	2 682	1 831	407	2 238

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

7. Avantages futurs du personnel (suite)

Les montants comptabilisés dans les autres éléments du résultat global se présentent comme suit :

	Régime de retraite	Autres avantages	2020 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2019 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Réévaluation du passif net au titre des prestations définies comptabilisé dans les autres éléments du résultat global						
Écarts actuariels liés aux actifs	1 355	—	1 355	(6 347)	—	(6 347)
Écarts actuariels liés aux obligations	5 140	82	5 222	7 249	142	7 391
Perte liée à la réévaluation comptabilisée	6 495	82	6 577	902	142	1 044

La date utilisée pour mesurer les actifs et les passifs aux fins de la comptabilisation était le 31 décembre 2020. L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de capitalisation du régime de retraite des employés de l'Administration portuaire de Toronto a été effectuée en date du 1^{er} janvier 2020. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de capitalisation sera effectuée au 1^{er} janvier 2021.

L'Administration portuaire prévoit verser des cotisations de 1 200 \$ en 2021 au régime de retraite à prestations définies des employés de l'Administration portuaire de Toronto. Cette dernière a obtenu une lettre de crédit consolidée afin de garantir le versement de cotisations additionnelles totalisant 3 707 \$ pour les exercices 2011 à 2015, inclusivement, laquelle demeure en cours au 31 décembre 2020.

La politique de capitalisation de l'Administration portuaire en ce qui a trait au régime de retraite est conforme aux exigences de la *Loi sur les normes de prestations de pension* fédérale. La détermination des exigences de capitalisation se fonde sur des évaluations actuarielles annuelles.

L'Administration portuaire a appliqué l'interprétation 14 de l'International Financial Reporting Interpretations Committee (« IFRIC 14 »), qui clarifie comment le plafond de l'actif, défini en vertu d'IAS 19, doit être appliqué et plus particulièrement comment il interagit avec les règles de financement minimal. En vertu d'IAS 19, toute modification du plafond de l'actif sera comptabilisée dans les autres éléments du résultat global (par opposition au résultat net). L'incidence de la limite de l'actif sur les régimes capitalisés a été appliquée selon l'interprétation d'IAS 19, telle qu'elle est clarifiée par IFRIC 14. Cette interprétation est résumée comme suit :

- L'Administration portuaire présume qu'elle ne dispose pas d'un droit inconditionnel à un remboursement d'excédent.
- L'Administration portuaire peut prendre des congés de cotisation au titre de la capitalisation selon les pratiques antérieures ou les règles du régime.
- Les exigences de financement minimal ont été établies en fonction des exigences du plus récent rapport d'évaluation actuarielle réalisé aux fins de capitalisation. Selon les exigences de financement minimal, la situation de capitalisation au titre de la continuité d'exploitation et de la solvabilité est projetée dans l'avenir. Pendant un exercice donné au cours duquel le régime prévoit un surplus au titre de la continuité et de la solvabilité et que le seuil établi par les lois qui régissent les régimes de retraite pour prendre congé de cotisation est respecté, le surplus prévu est alors utilisé pour réduire ou éliminer la cotisation de financement minimal de l'exercice en question. L'avantage économique disponible par suite d'une réduction des cotisations futures correspond ainsi à l'écart entre la valeur actualisée du coût des services rendus au cours de la période pour l'employeur en vertu d'IAS 19 et la valeur actualisée des exigences de financement minimal au titre du coût des services rendus au cours de la période pour l'employeur. Les valeurs actualisées sont déterminées au moyen du taux d'actualisation en vertu d'IAS 19 et ont été calculées selon l'hypothèse que le régime sera maintenu indéfiniment.

7. Avantages futurs du personnel (suite)

- Les cotisations requises pour combler le déficit qui, une fois effectuées, ne sont plus accessibles à l'Administration portuaire à titre d'avantage économique, peuvent constituer un passif additionnel qui est inscrit à l'état consolidé de la situation financière, ou s'il existe déjà un passif, le passif ajusté à l'état consolidé de la situation financière correspond à la valeur actualisée des cotisations restantes requises pour combler le déficit. Les cotisations requises pour combler le déficit sont déterminées selon le plus récent rapport d'évaluation actuarielle réalisé aux fins de capitalisation.

Les principaux risques auxquels les prestations au titre du régime de retraite, des autres avantages postérieurs à l'emploi et de la CSPAAAT sont exposés sont les suivants :

Longévité	Le risque que les retraités perçoivent des prestations de retraite pour une période plus longue, en moyenne, que ce qui est prévu selon les hypothèses de mortalité utilisées.
Investissement	Le risque que les actifs investis du régime de retraite n'atteignent pas le taux de rendement prévu et que les actifs soient ainsi insuffisants pour financer le versement des prestations promises ou que l'Administration portuaire soit contrainte d'effectuer des cotisations supplémentaires pour financer le déficit.
Taux d'actualisation	Le risque découlant des variations des taux d'intérêt sur le marché. Une diminution du rendement des obligations de sociétés fera augmenter les obligations du régime. Ce risque est plus élevé dans la mesure où il existe un décalage entre les caractéristiques des actifs et des obligations.
Réglementaire/juridique	Le risque que des changements d'ordre réglementaire/juridique puissent altérer les prestations promises.
Inflation liée à la santé	Le risque que le coût des prestations d'assurance-maladie augmente et dépasse les hypothèses utilisées.

*Répartition de l'actif du régime de retraite au 31 décembre 2020**

Catégorie d'actif	Pourcentage des actifs au titre des prestations définies			
	2020		2019	
	Cotés %	Non cotés %	Cotés %	Non cotés %
Titres de capitaux propres	52,20	—	52,80	—
Revenu fixe	17,70	—	15,90	—
Placements alternatifs	29,80	—	30,70	—
Autres	0,30	—	0,60	—
	100,00	—	100,00	—

* Les prestations au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi et de la CSPAAAT ne sont pas capitalisées.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

7. Avantages futurs du personnel (suite)

Les principales hypothèses actuarielles ayant servi au calcul des obligations au titre des prestations constituées de l'Administration portuaire (moyennes pondérées en date du 31 décembre) sont les suivantes :

	2020 %	2019 %
Hypothèses clés		
Obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice		
Taux d'actualisation	2,60	3,10
Croissance de la rémunération	3,00	3,00
Coût des prestations au cours de l'exercice		
Taux d'actualisation	2,60	3,10
Taux tendanciels du coût des soins de santé à la fin de l'exercice		
Taux initial	4,50	5,50
Taux final	4,00	4,00

	2020	
	Régime de retraite \$	Autres avantages \$
Analyse de sensibilité de l'obligation au titre des prestations définies		
Incidence d'une augmentation de 1 % du taux d'actualisation	(10 415)	(216)
Incidence d'une diminution de 1 % du taux d'actualisation	13 630	262
Incidence d'une augmentation de 1 % de l'échelle salariale	1 261	192
Incidence d'une diminution de 1 % de l'échelle salariale	(1 114)	(163)
Incidence d'une augmentation de un an de la longévité	2 140	42
Incidence d'une diminution de un an de la longévité	(2 160)	(43)
Incidence d'une augmentation de 1 % des taux tendanciels	s.o.	207
Incidence d'une diminution de 1 % des taux tendanciels	s.o.	(173)

La durée moyenne pondérée du régime est d'environ 16,4 ans pour 2020 (2019 – 17,0 ans).

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés

a) Emprunts bancaires

En raison de la pandémie de COVID-19, les deux transporteurs commerciaux de l'Administration portuaire ont annoncé la cessation temporaire de leurs activités à l'Aéroport Billy Bishop en mars 2020 et, par conséquent, il y a eu un changement important du nombre de passagers. Conformément aux modalités du contrat de prêt bancaire conclu avec la banque par l'Administration portuaire, celle-ci a fourni une déclaration de changement important du nombre de passagers dans laquelle elle présente également l'incidence défavorable significative de ce changement sur sa situation financière et ses activités. L'Administration portuaire et la banque ont conclu en 2020 une convention de modification qui comprend des révisions aux modalités du contrat de prêt. La trésorerie et les placements à court terme de l'Administration portuaire sont suffisants aux fins du remboursement de tout emprunt aux termes du contrat de prêt bancaire.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés

a) Emprunts bancaires (suite)

En raison de la convention de modification, les principales modalités de la facilité de crédit sont les suivantes :

Description	Montant \$	Taux d'intérêt	Amortissement
Facilité à terme (renouvelable) pour financer les dépenses d'investissement	50 000	Taux des acceptations bancaires majoré de 1,00 % Taux des acceptations bancaires majoré de 1,15 % en 2021 ou taux préférentiel de la BMO majoré de 0,00 % Taux préférentiel de la BMO majoré de 0,15 % en 2021	15 ans
	50 000		

Les dépenses d'investissement financées et refinancées au moyen de la facilité de crédit à terme comprennent :

- Les réparations et les améliorations liées à l'accès à l'ABBT, incluant un traversier, des quais massifs et de nouvelles installations de traversier;
- Divers projets liés aux terminaux maritimes, à la Marina de l'avant-port, à l'aéroport et au matériel publicitaire du tunnel;
- Le programme de réfection du terrain d'aviation à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto;
- Toute autre dépense d'investissement liée aux activités de l'Administration portuaire.

Au 31 décembre 2020, un montant de 31 323 \$ (2019 – 33 033 \$) avait été prélevé sur la facilité à terme, laquelle consiste en une acceptation bancaire portant intérêt au taux de 0,48 % et échéant le 11 janvier 2021. Aux termes du contrat de prêt, la facilité est renouvelable, l'acceptation bancaire est renouvelée automatiquement aux 30 jours à l'échéance et le remboursement est prévu après 180 mois. Par conséquent, le prêt a été classé dans la tranche à long terme (hormis une tranche à court terme reflétant les remboursements de capital exigibles au cours des 12 prochains mois).

Les paiements sur le capital de la facilité ci-dessus pour les cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

	Total \$
Exercice	
2021	2 280
2022	2 280
2023	2 280
2024	2 280
2025	2 280
Par la suite	19 923
	31 323
Moins : tranche courante	2 280
Tranche à long terme	29 043

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés (suite)*a) Emprunts bancaires (suite)*

Le programme d'immobilisations de l'aéroport, qui comprend le service de la dette en ce qui concerne les emprunts, est financé au moyen des Frais d'améliorations aéroportuaires. Au 31 décembre 2020, les montants en capital à payer par l'Administration portuaire (qui ne représentent pas des FAA) ainsi que les frais d'améliorations aéroportuaires soumis à restrictions s'élevaient à 5 938 \$ et à 25 385 \$, respectivement. Se reporter à la note 10, Frais d'améliorations aéroportuaires.

L'Administration portuaire est partie à deux swaps de taux d'intérêt :

	Début	Échéance	Montant notionnel \$	Taux d'intérêt %	Montant notionnel au 31 décembre 2020 \$	Montant notionnel au 31 décembre 2019 \$
Premier swap	Janvier 2007	Janvier 2022	11 250	5,085 %	4 687	5 328
Deuxième swap	Juillet 2016	Juillet 2031	7 998	1,670 %	5 629	6 166

b) Instrument dérivé et comptabilité de couverture

Le 31 janvier 2012, l'Administration portuaire a désigné le premier swap de taux d'intérêt dans une relation de couverture avec une facilité de crédit initiale d'un montant de 11 250 \$. L'efficacité prospective et rétrospective de la couverture est évaluée selon la méthode du dérivé hypothétique. Cette méthode d'évaluation consiste à comparer à chaque période l'incidence des variations des taux d'intérêt sur les variations de la juste valeur du dérivé réel et du dérivé hypothétique. La tranche efficace du swap de taux d'intérêt est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global jusqu'à ce que la transaction prévue soit réalisée. S'il y a lieu, la juste valeur du dérivé est ajustée pour tenir compte du risque de crédit de l'Administration portuaire.

En juillet 2016, l'Administration portuaire a désigné le deuxième swap de taux d'intérêt dans une relation de couverture avec une facilité de crédit initiale d'un montant de 7 998 \$. L'efficacité rétrospective et prospective de la couverture est évaluée selon la méthode du dérivé hypothétique. Cette méthode d'évaluation consiste à comparer à chaque période l'incidence des variations des taux d'intérêt sur les variations de la juste valeur du dérivé réel et du dérivé hypothétique. La tranche efficace du swap de taux d'intérêt est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global jusqu'à ce que la transaction prévue soit réalisée. S'il y a lieu, la juste valeur du dérivé est ajustée pour tenir compte du risque de crédit de l'Administration portuaire.

Ces couvertures ont été désignées comme des couvertures de flux de trésorerie, et cette désignation est maintenue dans le cadre du refinancement. En effet, d'après une évaluation du nouveau contrat de prêt conclu en mai 2019, l'Administration portuaire a déterminé que ces instruments peuvent continuer d'être désignés comme des couvertures, car les flux de trésorerie initiaux couverts (les « éléments couverts ») n'ont pas changé aux termes du nouveau contrat de prêt. La convention de modification négociée en 2020, telle qu'elle est décrite à la note 8 a), n'a pas d'incidence sur cette évaluation.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés (suite)

b) Instrument dérivé et comptabilité de couverture (suite)

L'incidence sur le bénéfice net et le bénéfice global se présente comme suit :

i) Incidence sur le bénéfice net – tranche inefficace

	2020	2019
	\$	\$
(Perte) profit lié à la valeur de marché du swap	(262)	2
Amortissement de la perte cumulée du swap de taux d'intérêt	(91)	(91)
Inefficacité selon la comptabilité de couverture	(1)	85
Variation de la juste valeur	262	(2)
Recouvrement d'intérêts	75	101
	(17)	95

ii) Incidence sur les autres éléments du résultat global – tranche efficace

	2020	2019
	\$	\$
Variation de la juste valeur	262	(2)
Recouvrement d'intérêts	75	101
Inefficacité reclassée en résultat net	(1)	85
Comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(336)	(184)

9. Paiements en remplacement d'impôts

Les paiements en remplacement d'impôts sont des paiements qui peuvent être effectués par des institutions fédérales aux municipalités dans lesquelles elles exercent leurs activités. Le montant des paiements versés en remplacement d'impôts par une institution gouvernementale à une municipalité est laissé à la discrétion de l'institution. S'il est versé, ce montant est déterminé conformément à la *Loi sur les paiements versés en remplacement d'impôts* (la « Loi »). Les propriétés de l'Administration portuaire auxquelles la Loi s'applique sont celles de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (l'« ABBT »), de la Marina de l'avant-port, du 80 Cherry Street ainsi que de divers plans d'eau. PT paie également des impôts fonciers à la Ville de Toronto (la « Ville ») pour l'ABBT et diverses autres propriétés.

10. Frais d'améliorations aéroportuaires

L'Administration portuaire exigeait des frais d'améliorations aéroportuaires (les « FAA » ou les « frais ») de 15,00 \$ en 2020. Ces frais seront entièrement affectés au financement du programme d'immobilisations de l'aéroport, lequel inclut le service de la dette au titre des emprunts (se reporter à la note 8).

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, le montant net des FAA perçus s'est élevé à 2 234 \$ (2019 – 15 370 \$). Ces frais sont comptabilisés dans l'état consolidé du résultat net et du résultat global à titre de frais d'améliorations aéroportuaires.

Les produits tirés des FAA sont présentés après déduction d'une commission de 7 % versée aux transporteurs aériens pour la perception de ces frais auprès des passagers transportés.

Le solde cumulatif disponible au titre des FAA correspondait à un déficit de 9 628 \$ au 31 décembre 2020 (2019 – surplus de 1 869 \$).

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

10. Frais d'améliorations aéroportuaires (suite)

Produits et charges liés aux activités de l'Administration portuaire de Toronto qui ne représentent pas des FAA et aux frais d'améliorations aéroportuaires

Le tableau suivant présente une analyse des résultats de l'Administration portuaire de Toronto présentés dans l'état consolidé du résultat net et du résultat global en ce qui a trait aux produits et aux charges liés aux activités de l'Administration portuaire qui ne représentent pas des FAA et ceux qui sont liés aux frais d'améliorations aéroportuaires soumis à restrictions.

	2020 Total \$	2019 Total \$	2020 Autres que FAA \$	2020 FAA \$	2019 Autres que FAA \$	2019 FAA \$
Produits d'exploitation						
Produits liés au port, à la Marina de l'avant-port, à l'aéroport, à l'administration de biens et autres produits	34 375	45 643	34 375	—	45 643	—
Frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	2 234	15 370	—	2 234	—	15 370
	36 609	61 013	34 375	2 234	45 643	15 370
Charges d'exploitation						
Salaires et avantages du personnel	10 688	13 834	10 688	—	13 834	—
Réparations et entretien	5 965	6 727	5 965	—	6 727	—
Honoraires professionnels et de consultation	1 287	1 379	1 287	—	1 379	—
Impôt foncier, montant net	53	38	53	—	38	—
Autres charges d'exploitation et d'administration	12 478	14 762	12 478	—	14 762	—
	30 471	36 740	30 471	—	36 740	—
Bénéfice tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :	6 138	24 273	3 904	2 234	8 903	15 370
Paiements en remplacement d'impôts	(3 166)	(3 133)	(3 166)	—	(3 133)	—
Amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations	(9 959)	(9 604)	(1 777)	(8 182)	(1 572)	(8 032)
Charges d'intérêts	(4 594)	(5 061)	(203)	(4 391)	(212)	(4 849)
Charge liée aux produits bruts – produits liés au port, à la Marina de l'avant-port, à l'aéroport, à l'administration de biens et autres produits	(930)	(2 117)	(930)	—	(2 117)	—
Charge liée aux produits bruts – frais d'améliorations aéroportuaires	(106)	(922)	—	(106)	—	(922)
(Perte) profit sur les swaps de taux d'intérêt – tranche inefficace	(17)	95	(17)	—	95	—
(Perte nette) bénéfice net pour l'exercice	(12 634)	3 531	(2 189)	(10 445)	1 964	1 567
Variations de la juste valeur des swaps de taux d'intérêt liées à la comptabilité de couverture – perte sur les swaps de taux d'intérêt – tranche efficace	(336)	(184)	(336)	—	(184)	—
Perte et coût des services passés non amortis	(6 577)	(1 044)	(6 577)	—	(1 044)	—
Bénéfice global pour l'exercice	(19 547)	2 303	(9 102)	(10 445)	736	1 567

11. Éventualités

Il existe un certain nombre de demandes d'indemnisation non réglées dont fait l'objet l'Administration portuaire qui ont été portées à l'attention des conseillers juridiques et déclarées aux assureurs de celle-ci, selon le cas. À l'égard des demandes d'indemnisation assurables, l'Administration portuaire prévoit que sa responsabilité, s'il y a lieu, se limitera au montant de sa franchise.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

12. *Loi maritime du Canada* et Règlement sur la gestion des administrations portuaires

En vertu du paragraphe 37(3) de la *Loi maritime du Canada*, l'état de la rémunération totale (y compris les salaires et les primes) versée aux personnes ci-dessous s'établit comme suit :

	2020 \$	2019 \$
Jetons de présence des administrateurs		
M. Robert Poirier, président du conseil	65	68
M. Darin Deschamps	38	40
M ^{me} Amanda Walton	36	38
M. Don McIntyre	31	28
M ^{me} Hellen Siwanowicz	29	30
M. Chris Reynolds (nommé à titre d'administrateur le 8 avril 2020)	12	—
M ^{me} Jan Innes (a cessé ses fonctions le 29 août 2019)	—	35
	211	239
Chef de la direction – M. Geoffrey Wilson		
Rémunération	465	480
Autres avantages	24	24
	489	504
Vice-président directeur, Ports Toronto et Aéroport Billy Bishop de Toronto – M. Gene Cabral		
Rémunération	260	276
Autres avantages	19	19
	279	295
Vice-président principal et chef des finances – M. Alan Paul		
Rémunération	260	262
Autres avantages	20	20
	280	282
Vice-président et avocat général – M. Craig Manuel		
Rémunération	229	224
Autres avantages	13	14
	242	238
Vice-présidente, Communications et relations publiques – M ^{me} Deborah Wilson		
Rémunération	222	220
Autres avantages	13	14
	235	234
Vice-président, Infrastructures, planification et environnement – M. Chris Sawicki		
Rémunération	223	219
Autres avantages	18	18
	241	237

13. Engagements

L'Administration portuaire a une entente de location avec le ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario dans le but de construire, d'exploiter et de maintenir une décharge située à proximité de Leslie Street, sur une partie de la flèche littorale de cette rue.

L'Administration portuaire cherche actuellement à proroger l'échéance de cette entente au 31 octobre 2024.

Par ailleurs, l'Administration portuaire poursuit la surveillance de points d'attache et de plages sur les rives est et sud de la flèche littorale de Leslie Street dans le but de stabiliser davantage les berges.

Actuellement, l'Administration portuaire est partie à un contrat de location visant son siège social, lequel est situé au 207, Queens Quay West. Le contrat de location arrive à expiration le 28 septembre 2027. L'Administration portuaire a également conclu un contrat de location visant un local réservé aux services de TI ainsi qu'un coin-repas et un vestiaire dans l'aérogare de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Le contrat de location arrive à expiration le 29 juin 2033. Se reporter à la note 5 pour plus de détails au sujet de l'obligation locative comptabilisée à l'égard de ces deux contrats de location.

14. Garanties

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration portuaire a conclu des ententes qui répondent à la définition de garantie. Les principales garanties de l'Administration portuaire sont les suivantes :

- a) Une indemnisation a été accordée à tous les administrateurs ou dirigeants de l'Administration portuaire pour divers éléments, notamment, sans toutefois s'y limiter, tous les coûts de règlement de poursuites ou d'actions en justice occasionnées par leur association avec l'Administration portuaire, sous réserve de certaines restrictions. L'Administration portuaire a souscrit une assurance responsabilité civile pour les administrateurs et dirigeants afin de réduire le coût de toute poursuite ou action en justice potentielle future. La durée de l'indemnisation n'est pas explicitement définie, mais elle est restreinte à la période au cours de laquelle la partie qui reçoit une indemnisation est en fonction à titre d'administrateur ou de dirigeant de l'Administration portuaire. Le montant maximal éventuellement payable ne peut être raisonnablement estimé.
- b) Dans le cours normal de ses activités, l'Administration portuaire a conclu des ententes qui prévoient entre autres l'indemnisation de tiers, notamment des conventions d'achat et de vente, des ententes de confidentialité, des lettres de mission qui l'engagent envers des conseillers et des consultants, des contrats d'impartition, des contrats de location, des contrats liés aux technologies de l'information et des contrats de service. En vertu de ces ententes, l'Administration portuaire peut être tenue d'indemniser des contreparties pour des pertes subies par ces dernières à la suite de fausses déclarations ou d'infractions à la réglementation ou par suite de poursuites ou de sanctions légales dont des contreparties peuvent faire l'objet en raison de l'opération. Les modalités de ces indemnisations ne sont pas expressément définies, et le montant maximal de tout remboursement potentiel ne peut faire l'objet d'une estimation raisonnable. En plus de ce qui précède, dans le cadre de la location d'immeubles appartenant à la Ville de Toronto par 2315155 Ontario Inc., une filiale en propriété exclusive de l'Administration portuaire, l'Administration portuaire a garanti l'obligation de 2315155 Ontario Inc. envers la Ville. L'obligation maximale de l'Administration portuaire envers la Ville aux termes de cette garantie est de 500 \$.

Mis à part la garantie envers la Ville susmentionnée, la nature de ces ententes d'indemnisation empêche l'Administration portuaire d'effectuer une estimation raisonnable du risque maximal en raison de la difficulté d'évaluer le montant de l'obligation résultant de l'imprévisibilité des événements futurs et de la couverture illimitée offerte aux contreparties. Historiquement, l'Administration portuaire n'a pas effectué de paiements considérables en vertu de ces ententes d'indemnisation ou d'ententes similaires et, par conséquent, aucun montant n'a été comptabilisé à l'état de la situation financière relativement à ces ententes.

15. Projet de tunnel piétonnier

Le 8 mars 2012, l'Administration portuaire de Toronto et BBIA LP, une entité contrôlée par Forum Infrastructure Partners, ont signé un accord relatif au projet (l'« accord ») visant la construction d'un tunnel piétonnier (le « tunnel ») qui reliera l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (l'« aéroport ») à la terre ferme, au pied de Bathurst Street, en passant sous le passage ouest du port. BBIA LP a accepté d'assurer la conception, la construction et le financement du tunnel ainsi que son exploitation et son entretien pendant 20 ans. Le coût de base de la construction du tunnel indiqué dans le contrat avec BBIA LP était de 82,5 M\$, et en date du 29 mai 2015, la construction était presque achevée et acceptée par l'Administration portuaire. Le tunnel a été officiellement ouvert au public et aux parties concernées le 30 juillet 2015. L'Administration portuaire conservera le titre de propriété du tunnel durant toute la durée de l'accord.

15. Projet de tunnel piétonnier (suite)

L'Administration portuaire a inscrit à l'actif le coût de construction et la valeur actualisée des paiements futurs au titre des immobilisations et du cycle de vie à effectuer sur la durée de la concession, dont la date d'expiration est fixée au 8 avril 2034. L'Administration portuaire a également comptabilisé un passif au titre du tunnel équivalent à l'actif, diminué des paiements effectués. Au 31 décembre 2020, un actif de 110 418 \$ (2019 – 110 418 \$) avait été comptabilisé au titre des immobilisations, avec un passif connexe de 60 157 \$ (2019 – 62 965 \$).

Le 8 avril 2016, BBIA LP a vendu sa participation dans le tunnel à BBPT AF LP, une entité contrôlée par Fiera Capital Corporation. Dans le cadre de cette transaction, BBIA LP a cédé l'entente à BBPT AF LP, qui a repris la totalité des obligations de BBIA LP en vertu de l'entente.

L'Administration portuaire verse à BBPT AF LP des paiements mensuels au titre des immobilisations totalisant 6 583 \$ par année jusqu'au 8 avril 2034, lesquels sont financés par une partie des frais d'améliorations aéroportuaires facturés aux passagers au départ de l'aéroport. En 2020, l'Administration portuaire a eu le droit d'utiliser son dépôt en main auprès de Fiera pour régler trois paiements de services mensuels. Après l'affectation du dépôt au règlement de trois paiements de services mensuels, le dépôt a été renfloué par l'Administration portuaire. Comme les frais d'amélioration aéroportuaires ont été perçus uniquement au cours des quelques premiers mois de 2020, les paiements ont été réglés au moyen d'une combinaison des frais d'amélioration aéroportuaires et de fonds d'autres sources internes.

L'Administration portuaire doit également verser des paiements mensuels au titre du cycle de vie totalisant 212 \$ par année, ainsi que des paiements mensuels au titre de l'exploitation totalisant 1 301 \$ par année jusqu'en 2034. Ces paiements sont indexés en fonction de l'inflation.

En vertu de cet accord, l'Administration portuaire était tenue de fournir un dépôt remboursable à BBIA à titre de garantie pour les paiements mensuels futurs au titre des immobilisations, du cycle de vie et de l'exploitation. Le dépôt est équivalent à une, deux ou trois fois le total des paiements mensuels pour les douze mois à venir, calculé en fonction des produits au titre des FAA des douze mois précédents. En 2020, en raison de la COVID-19 et de la réduction du nombre de passagers qui en a découlé, PT a dû fournir un dépôt équivalent à trois fois le total des paiements mensuels pour les douze prochains mois. Au 31 décembre 2020, le montant du dépôt s'élevait à 24 729 \$ (2019 – 8 291 \$).

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

16. Produits et charges par secteur d'activité

Le tableau qui suit présente une analyse des résultats de l'Administration portuaire de Toronto présentés dans l'état consolidé du résultat net et du résultat global, par secteur d'activité.

	Produits par secteur d'activité		Charges par secteur d'activité		Bénéfice net par secteur d'activité	
	2020 \$	2019 \$	2020 \$	2019 \$	2020 \$	2019 \$
Secteurs d'activité						
Exploitation du port	8 798	9 574	4 439	6 209	4 359	3 365
Marina de l'avant-port	4 789	4 730	2 340	2 912	2 449	1 818
Aéroport Billy Bishop de Toronto et frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	18 197	41 676	15 172	19 553	3 025	22 123
Administration de biens et autres	2 956	2 568	449	440	2 507	2 128
Produits tirés de placements	1 869	2 465	—	—	1 869	2 465
Services généraux	—	—	8 071	7 626	(8 071)	(7 626)
	36 609	61 013	30 471	36 740	6 138	24 273
Bénéfice net tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :					6 138	24 273
Paiements en remplacement d'impôts					(3 166)	(3 133)
Amortissement d'immobilisations					(9 959)	(9 604)
Charges d'intérêts					(4 594)	(5 061)
Charge liée aux produits bruts					(1 036)	(3 039)
Profit sur swaps de taux d'intérêt – tranche inefficace					(17)	95
(Perte nette) bénéfice net pour l'exercice					(12 634)	3 531
Perte sur swaps de taux d'intérêt – tranche efficace					(336)	(184)
Perte liée à la réévaluation des avantages futurs du personnel					(6 577)	(1 044)
Perte globale (bénéfice global) pour l'exercice					(19 547)	2 303

17. Chiffres comparatifs de l'exercice précédent

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

18. COVID-19

En raison de la crise engendrée par la pandémie de COVID-19, la performance financière de l'Administration portuaire a été mise à rude épreuve en 2020. Nombre d'événements et d'activités imprévus et sans précédent ont poussé l'Administration portuaire à prendre des mesures rapides et décisives pour assurer sa sécurité et sa stabilité. Même si la COVID-19 a eu des répercussions sur d'autres activités de PT, l'incidence la plus marquée s'est produite dans les activités de l'ABBT. En mars 2020, les deux transporteurs commerciaux de l'Administration portuaire ont annoncé une interruption temporaire de leurs services prévus, laquelle s'est prolongée jusqu'à la fin de 2020 et s'est poursuivie. Par conséquent, il y a eu un changement important du nombre de passagers à l'ABBT. Conformément aux modalités du contrat de prêt bancaire conclu avec la banque par l'Administration portuaire, celle-ci a fourni une déclaration de changement important du nombre de passagers dans laquelle elle présente également l'incidence défavorable significative de ce changement sur sa situation financière et ses activités. L'Administration portuaire a signé avec la banque une convention de modification datée du 31 décembre 2020 afin de remédier à la situation. L'Administration portuaire dispose en tout temps de liquidités suffisantes pour rembourser la facilité de crédit. Se reporter à la note 8 pour obtenir plus de détails sur les emprunts bancaires.

En mars 2020, dans le cadre de son plan d'intervention économique pour répondre à la COVID-19, le gouvernement du Canada a également annoncé qu'il renonçait à la portion de la charge liée aux produits bruts de l'Administration portuaire relativement à l'exploitation de l'ABBT, de mars à décembre 2020, conformément au traitement des administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (le « RNA »). Se reporter à la note 2 pour plus détails.

L'Administration portuaire a déposé une demande d'aide publique en vertu de la Subvention salariale d'urgence du Canada et a comptabilisé un montant de 3 949 \$.

En réaction à la COVID-19, l'Administration portuaire a également examiné le caractère nécessaire et le calendrier de certaines de ses dépenses d'investissement prévues. Plus particulièrement, le programme de dépenses d'investissement lié à l'ABBT, qui est financé au moyen des FAA, a largement diminué en 2020, et les FAA ont été épuisés; l'insuffisance relative au financement nécessaire pour soutenir le programme de dépenses d'investissement a été financée au moyen d'autres ressources internes. Se reporter à la note 10 pour plus détails.

Aux termes de l'accord relatif au projet de tunnel piétonnier, l'Administration portuaire est tenue de fournir un dépôt remboursable à BBIA à titre de garantie pour les paiements mensuels futurs au titre des immobilisations, du cycle de vie et de l'exploitation. En raison de l'importante diminution des produits liés aux FAA, le dépôt a fait l'objet d'une augmentation pour le porter à trois fois le montant nécessaire pour couvrir les frais annuels aux termes de l'accord. Se reporter à la note 15 pour plus détails.

L'Administration portuaire a évalué ses états financiers et sa situation financière au 31 décembre 2020. En raison de la pandémie de COVID-19, des incertitudes continuent de peser sur l'économie. Cependant, la durée et l'incidence de la COVID-19 sont inconnues pour le moment et il est impossible d'estimer de façon fiable l'incidence de la durée et de la gravité des événements actuels sur les résultats financiers et la situation financière de l'Administration portuaire pour les périodes futures.