

Rapport annuel 2019



PORTS
TORONTO



PORTS TORONTO

© Administration portuaire de Toronto 2020
Tous droits réservés.

207, Queens Quay Ouest, Bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7 Canada

L'Administration portuaire de Toronto, exploitée sous le nom de PortsToronto depuis janvier 2015, est une société d'État qui mène ses activités conformément à la *Loi maritime du Canada* et aux Lettres patentes délivrées par le ministre fédéral des Transports. L'Administration portuaire de Toronto est ci-après dénommée PortsToronto.

Pour obtenir des exemplaires supplémentaires du présent rapport :

PortsToronto
Service des communications et des relations publiques
207, Queens Quay Ouest, Bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7 Canada
Téléphone : 416-863-2075
Courriel : communications@portstoronto.com



Table des matières

À propos de PortsToronto	4
Mission et vision	5
Message du président	6
Message du chef de la direction	8
Gouvernance d'entreprise	11
Aperçu des activités	13
Aéroport Billy Bishop de Toronto	14
Port de Toronto	16
Marina de l'avant-port	18
Biens et actifs immobiliers	20
Participation communautaire	21
Projets spéciaux	23
Gérance de l'environnement	25
Rapport de gestion	27
Viabilité financière	37



À propos de PortsToronto

L'Administration portuaire de Toronto, qui mène ses activités sous le nom de PortsToronto, est une entreprise publique fédérale qui détient et exploite l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, les terminaux maritimes du Port de Toronto, la Marina de l'avantport (MAP), ainsi que diverses propriétés situées le long du secteur riverain de Toronto.

PortsToronto a pour mandat de fournir des infrastructures essentielles et une expertise en matière d'exploitation, tout en restant financièrement autonome.

Responsable de la sécurité et de l'efficacité de la navigation maritime dans le havre de Toronto, PortsToronto exerce également un contrôle réglementaire et assure la prestation de services de travaux publics dans le secteur, travaille avec des organisations partenaires afin d'assurer la propreté du havre de Toronto, délivre des permis pour les plaisanciers, et gère le site sur la flèche de la rue Leslie conjointement avec un organisme partenaire – l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région (OPNTR) – pour le compte du ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario.

PortsToronto s'engage à favoriser le développement de communautés fortes, saines et viables et a investi, depuis 2009, plus de 12 millions de dollars dans des initiatives de bienfaisance et des programmes environnementaux qui profitent aux collectivités et organisations le long du secteur riverain de Toronto et ailleurs.





Vision

En tant que gardienne et intendante des ressources du secteur riverain de Toronto, PortsToronto collabore étroitement avec l'ensemble de la communauté riveraine afin de s'assurer que ces biens apporteront prospérité et plaisir aux générations à venir.

Mission

La mission de PortsToronto est de gérer efficacement et de façon autonome l'Aéroport Billy Bishop, le Port de Toronto et la MAP, ainsi que ses propriétés immobilières, afin de pouvoir réinvestir des fonds dans la sécurité maritime, la protection de l'environnement, la programmation communautaire et l'infrastructure du transport. En s'acquittant avec succès de cette mission, PortsToronto joue un rôle de bâtisseur important pour la croissance économique et l'avenir viable de Toronto.

Message du président



Dans le contexte de la crise actuelle, nous pouvons puiser des forces dans notre passé, car cela fait plus d'un siècle que PortsToronto est un acteur majeur du secteur riverain torontois. Notre organisation, connue à ses débuts comme la « Commission du havre », était à l'origine chargée du nettoyage de la plage Sunnyside et d'une digue construite entre la rivière Humber et la rue Bathurst. Au cours des années qui suivirent, PortsToronto se vit confier la responsabilité des terrains situés au sud du boulevard Lakeshore. Elle fut également chargée de remblayer des terrains pour les besoins de l'Exposition nationale canadienne et, bien sûr, de procéder au remblayage de Hanlan's Point, sur les îles de Toronto, en prévision de la construction de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, maintes fois primé depuis.

C'est en se diversifiant au fil des ans que PortsToronto est devenue une organisation hors du commun, s'est distinguée de ses homologues des industries aéronautique et navale, et a maximisé ses chances de succès.

Ce phénomène de diversification s'observe non seulement au niveau de ses principales unités commerciales – le Port de Toronto, l'Aéroport Billy Bishop, la Marina de l'avant-port et nos Biens immobiliers –, mais aussi au sein même de ces unités. Le port, par exemple, abrite des activités de fret et de transport maritime, accueille des navires de croisière, et loue de l'espace à des entreprises exerçant des activités non portuaires – comme Cinespace. Il contribue ainsi à la réalisation de notre mission de soutien au commerce.

Cinespace exploite le site du terminal maritime 51 de PortsToronto depuis 2018, et a admirablement réussi à attirer les activités de production cinématographique et télévisuelle de géants du divertissement comme Netflix. Cela s'est avéré bénéfique pour la Ville de Toronto – qui a fait du soutien et du service à l'industrie des médias une priorité –, et cela permet également d'assurer la pleine utilisation des propriétés de PortsToronto, et de garantir la continuité du soutien et des services dont ont besoin les activités portuaires traditionnelles. La pleine utilisation de nos propriétés est un aspect sur lequel PortsToronto continuera de se concentrer à l'avenir; nous

avons d'ailleurs enclenché début 2020 un processus visant à évaluer l'intérêt que suscitent les autres propriétés que nous possédons au port.

L'année 2019 a donc été une année fructueuse pour PortsToronto : toutes ses opérations commerciales ont été rentables, générant dans l'ensemble des recettes de 61 millions de dollars et un bénéfice net de 3,5 millions de dollars. En 2019, l'aéroport a accueilli un grand nombre de passagers, ce qui lui a permis d'engranger 41,7 millions de dollars de recettes. Cette même année, le port a battu des records et vu son bénéfice d'exploitation de toutes provenances atteindre 5,2 millions de dollars, contre 3,6 millions l'année précédente. De leur côté, la Marina de l'avant-port et les Biens immobiliers et autres ont généré des bénéfices d'exploitation s'établissant respectivement à 1,8 million et 2,7 millions de dollars. Cependant, bien que la diversification de nos activités ait été délibérée et stratégique ces quelques dernières années, elle n'a jamais été aussi importante qu'elle le sera en 2020.

Après avoir connu une excellente année 2019 et quelques mois prometteurs début 2020, PortsToronto a subi de plein fouet les conséquences de la pandémie mondiale de COVID-19, qui a eu une incidence importante sur ses activités dès le mois de mars 2020. L'impact de la pandémie affecte presque exclusivement l'Aéroport Billy Bishop qui, comme tous les autres aéroports de la planète, fait face à une baisse marquée de ses recettes. Étant donné que des restrictions ont été imposées concernant les voyages, que les frontières ont été fermées et que les transporteurs commerciaux ont temporairement suspendu les vols, l'Aéroport Billy Bishop devra mobiliser des ressources pour traverser les turbulences actuelles et planifier sa reprise à venir.

Il faudra certes du temps pour sortir de cette crise, car l'industrie aéronautique doit se relever, mais l'organisation qu'est PortsToronto bénéficiera des retombées de ses autres activités, qui se sont poursuivies presque normalement. Citons notamment le port, qui réceptionne les marchandises nécessaires au fonctionnement de l'industrie torontoise (sucre, matériaux de construction, etc.), la Marina de l'avant-port,



qui a adapté ses activités afin de favoriser l'éloignement et le respect des mesures de sécurité, ou encore notre équipe responsable des infrastructures, qui continue à élaborer des projets et à obtenir des contrats essentiels à la continuité du processus de croissance et de développement de Toronto. À mesure que l'année 2020 avancera, la reprise économique sera une priorité pour tout le monde et, dans ce contexte, nos multiples activités et notre volonté de continuer à asseoir la position de Toronto en tant que ville de classe mondiale peuvent faire de PortsToronto un précieux partenaire pour la Ville de Toronto.

L'aéroport peut d'ailleurs jouer un rôle important à cet égard. En effet, en tant qu'aéroport urbain situé au cœur de l'une des grandes villes du monde, il représente un atout essentiel et peut être un moteur de la reprise économique. L'aéroport stimule le commerce en reliant Toronto à des marchés internationaux comme New York, Ottawa, Montréal, Washington et Boston. Il favorise le tourisme en faisant venir à Toronto des gens de tout l'est de l'Amérique du Nord. Il contribue à la protection de la santé des Ontariens en servant de base aux services d'évacuation médicale ORNGE, ce qui facilite la prestation des soins d'urgence. Il génère des revenus, fournit des emplois à des habitants de la région et investit dans la communauté afin de favoriser la construction d'infrastructure et de soutenir les organismes de bienfaisance. L'Aéroport Billy Bishop joue donc un rôle essentiel en desservant Toronto et en contribuant à faire d'elle une ville de calibre mondiale.

À l'avenir, nous espérons accueillir à l'Aéroport Billy Bishop une aire de prédédouanement du Service des douanes et de protection de la frontière des États-Unis (U.S. Customs and Border Protection), qui nous permettrait non seulement d'améliorer encore l'efficacité de notre aéroport au profit de nos passagers, mais aussi d'ouvrir de nouveaux marchés et d'élargir les possibilités économiques dans le domaine des échanges commerciaux et touristiques avec les États-Unis. L'année s'annonce difficile pour toutes les entreprises, et plus particulièrement pour celles du secteur de l'aviation, qui jouent un rôle essentiel au maintien de l'activité économique et seront donc un élément central d'une reprise économique dans le cadre de laquelle il s'agira de permettre à nouveau aux gens de voyager en toute sécurité. Entre le redémarrage de nos compagnies aériennes et de notre aéroport et les autres activités de PortsToronto axées sur Toronto (y compris l'activité des navires de croisière, qui reviendront en 2021 avec à leur bord des visiteurs – autrement dit une clientèle touristique), nous aurons entre les mains un véritable moteur de la reprise.

Je tiens à féliciter les talentueux et dévoués membres de l'équipe de direction et du personnel de PortsToronto pour l'engagement dont ils ont fait preuve envers cette organisation ces quelques derniers mois, et pour leur contribution à nos excellents résultats de 2019, au sujet desquels vous trouverez de plus amples détails dans le présent rapport. Je remercie également mes collègues du Conseil pour leur dévouement et leur sagacité, mais aussi nos intervenants et nos partenaires communautaires et gouvernementaux, notamment Transports Canada, la Ville de Toronto et le gouvernement fédéral.

L'année à venir sera compliquée pour tout le monde, car nous devons sortir de la crise et nous en remettre, mais nous y arriverons. Je suis honoré de présider un conseil d'administration composé de membres talentueux choisis pour leurs compétences, et c'est pour moi un privilège que de travailler en partenariat avec l'équipe de direction de PortsToronto à la réalisation de notre vision et de notre mission concernant l'aéroport et l'ensemble de nos entités commerciales. Notre objectif est de rester à même de soutenir et servir la ville de Toronto, et de l'aider à jouer son rôle à l'échelle provinciale, nationale et internationale.

Robert D. Poirier
Président
PortsToronto



Message du chef de la direction



Bien que l'année 2020 s'annonce difficile pour tous, il faut rappeler que 2019 fut l'une des meilleures années que nous ayons connues jusqu'à présent : l'aéroport a accueilli un grand nombre de passagers, les importations de marchandises au port ont atteint des records, et nous avons mis en œuvre de nouvelles initiatives susceptibles de fournir des sources de revenus supplémentaires à notre organisation et de lui permettre de poursuivre son engagement en matière de durabilité écologique. Nous avons notamment lancé avec succès notre projet Seabin, qui a pour but de débarrasser nos eaux des déchets de plastique qui les encombrant, et nous avons également démarré un projet d'électrification du traversier à passagers Marilyn Bell I, en vue de supprimer presque totalement les émissions sonores et atmosphériques dues aux allées et venues de ce bateau entre l'aéroport et le continent.

Fin 2019, PortsToronto a par ailleurs mis la dernière main au Plan directeur de l'Aéroport Billy Bishop, marquant ainsi l'aboutissement d'un travail d'étude et de consultation qui a duré plusieurs années et visait à planifier l'avenir de l'aéroport dans le respect des dispositions de l'entente tripartite. Il est intéressant de noter que le Plan directeur a été achevé à peu près au moment où nous avons célébré le 80e anniversaire de l'Aéroport Billy Bishop, qui occupe le secteur riverain et apporte sa contribution à la Ville de Toronto depuis 1939.

Cela fait longtemps que PortsToronto a à cœur d'agir dans l'intérêt de la Ville de Toronto, et de recourir autant que possible au partenariat afin d'aider cette dernière à accroître encore davantage sa qualité de vie, sa puissance économique et sa notoriété mondiale. Avec son aéroport qui offre aux voyageurs d'affaires et d'agrément un accès à la ville, son port qui réceptionne des marchandises nécessaires au fonctionnement de nos industries locales, ses nombreux projets d'infrastructure

qui visent à exploiter de nouvelles possibilités et à assurer le maintien des structures existantes, et son portefeuille immobilier fort utile à d'importantes industries exportatrices comme celle de la production cinématographique, PortsToronto est un partenaire collaborateur pourvoyeur de milliers d'emplois à l'échelle locale. Le bon rendement financier que nous avons obtenu en 2019 et que nous affichons depuis plus de 10 ans est donc important pour notre organisation, non seulement parce qu'il s'agit d'un indicateur de réussite, mais aussi parce qu'il facilite les investissements au profit de Toronto. Notre situation financière est également importante pour nos activités, car PortsToronto est mandatée pour être viable et autonome sur le plan financier. Les impôts et autres paiements que nous versons à tous les ordres de gouvernement, en 2019 équivalant environ 9 millions de dollars en PERI (paiements versés en remplacement d'impôts) à la Ville de Toronto et à titre de charge liée aux produits bruts au gouvernement fédéral, mais aussi nos activités opérationnelles, nos projets de développement de l'infrastructure, nos initiatives environnementales et notre programme d'investissement communautaire, dépendent tous de notre capacité à assurer notre rentabilité.

PortsToronto a un mandat de service public, alors que sa discipline et sa structure sont celles d'une entreprise privée. De fait, contrairement à la plupart des administrations portuaires canadiennes, PortsToronto a – dans le cadre de sa recherche de l'excellence – choisi d'être la propriétaire et l'exploitante de ses unités commerciales. Cela fait de nous une organisation assez unique, mais aussi particulièrement bien placée pour concilier impératifs privés et publics tout en mettant l'accent sur la production de recettes en vue de réinvestir dans la collectivité locale au sein de laquelle nous proposons nos services. Il s'agit pour nous de doter la Ville de Toronto de réseaux de transport intégrés et d'investir dans l'infrastructure, notamment dans des

PortsToronto permet à la Ville de Toronto de disposer de réseaux de transport intégrés grâce à l'Aéroport Billy Bishop, point d'accès local reliant Toronto au monde, et au Port de Toronto, qui accueille chaque année passagers et marchandises dans ses installations maritimes et contribue ainsi au développement du commerce et du tourisme.



projets comme ceux du tunnel piétonnier et de l'enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol (EPFS), ou encore dans l'entretien du havre. Enfin, nos recettes nous permettent aussi d'investir dans la collectivité : nous avons en effet versé des millions de dollars à des organisations comme Lake Ontario Waterkeeper, le Waterfront Neighbourhood Centre et Ireland Park Foundation.

Nous sommes donc particulièrement fiers d'annoncer que nous avons enregistré en 2019 notre 12e année de rentabilité consécutive – avec un bénéfice net de 3,5 millions de dollars sur des recettes de 61 millions de dollars – et que toutes nos unités commerciales ont connu une croissance et affiché un profit. L'Aéroport Billy Bishop a été en 2019 l'entité commerciale majeure de notre organisation, et a comme promis joué un rôle de passerelle entre Toronto et le monde, en proposant un service efficace et pratique à seulement quelques minutes du centre-ville. L'Aéroport Billy Bishop a accueilli 2 774 175 passagers en 2019, et généré des recettes de 41,7 millions de dollars, qui comprenaient 15,4 millions de dollars provenant des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA). Au total, une somme de 8,7 millions de dollars a été consacrée à des initiatives d'immobilisations et à des dépenses en capital liées aux améliorations aéroportuaires, et a permis d'effectuer des versements au titre du service de la dette en lien avec le tunnel piétonnier et avec d'autres dettes bancaires liées aux améliorations aéroportuaires.

Le Port de Toronto a une nouvelle fois bouclé une année record, durant laquelle il a facilité la livraison d'environ 2,3 millions de tonnes de marchandises au cœur de la ville – un record par rapport aux chiffres enregistrés ces 15 dernières années. Le nombre de navires accueillis par le Port de Toronto (213) a augmenté d'environ 20 % par rapport à l'année précédente. L'activité des bateaux de croisière a elle aussi connu une année record en 2019. En effet, l'année dernière, 35 de ces paquebots ont débarqué au port près de 12 000 passagers, qui ont alimenté l'industrie touristique locale en fréquentant les restaurants et autres attractions de la ville. Les activités du Port ont permis à ce dernier d'engranger un bénéfice d'exploitation de toutes provenances de 5,2 millions de dollars, contre 3,6 millions de dollars l'année précédente. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des recettes provenant de la manutention de fret, de l'entreposage et de la location de propriétés, augmentation qui s'est traduite par une amélioration du revenu net.

Du côté des bateaux de plus petite taille, la Marina de l'avant-port a enregistré une légère baisse de son bénéfice d'exploitation, qui est passé de 1,9 à 1,8 million de dollars, pour des recettes de 4,7 millions de dollars. Pour la neuvième année consécutive, la Marina

s'est vu attribuer la note « 5 ancres vertes or » par l'Ontario Marine Operators Association, et l'indice de satisfaction de sa clientèle est resté exceptionnellement élevé.

Notre quatrième unité commerciale, les actifs immobiliers et autres biens, génère des recettes provenant notamment de la location de propriétés comme la Jetée 6 et le 5, Queens Quay Ouest, de la location de plans d'eau dans le havre, et de produits tirés de placements. Cette unité commerciale, incluant les placements, a enregistré un bénéfice d'exploitation de 2,7 millions de dollars, contre 2,5 millions de dollars l'année précédente. Nos résultats financiers de 2019 ont permis à PortsToronto de continuer d'apporter de précieuses contributions et d'effectuer d'importants investissements au sein de sa communauté et le long du secteur riverain, et de favoriser ainsi le maintien d'un équilibre entre l'activité commerciale et les intérêts communautaires et environnementaux. En fait, PortsToronto a investi depuis 2009 plus de 12 millions de dollars dans des initiatives communautaires et environnementales, ce dont nous ne sommes pas peu fiers. Compte tenu de ces bons résultats enregistrés en 2019, et des perspectives prometteuses que laissaient entrevoir les deux premiers mois de l'année suivante, il a été particulièrement décourageant de voir survenir une pandémie mondiale en mars 2020. Personne n'a été épargné par cette pandémie, et PortsToronto n'est certainement pas la seule organisation à avoir été contrainte de changer ses plans pour s'adapter à la nouvelle réalité du monde des affaires.

L'année à venir sera à l'évidence très compliquée pour tout le monde. L'Aéroport Billy Bishop a été particulièrement touché par la pandémie, car celle-ci a donné lieu à l'imposition de restrictions concernant les voyages et à la fermeture des frontières afin de favoriser l'isolement. Les activités des transporteurs commerciaux Porter Airlines et Air Canada ont été temporairement suspendues en mars 2020 et resteront à l'arrêt tout l'été, l'objectif étant d'atténuer les effets des restrictions imposées et de la diminution du volume de passagers. Tout cela aura un impact important sur les recettes de PortsToronto en 2020.

Toutefois, bien que l'aéroport ait été touché, d'autres secteurs d'activités de PortsToronto ont continué à bien se porter. L'activité du port maritime de Toronto s'est poursuivie presque normalement : malgré la pandémie, la livraison de marchandises en provenance du monde entier nécessaires au fonctionnement de l'industrie torontoise (sel, sucre, matériaux de construction, etc.) n'a pas cessé. La Marina de l'avant-port a ouvert en mai 2020, et connaît une bonne fréquentation estivale en dépit des nouvelles restrictions et des nouveaux protocoles mis en place pour assurer la sécurité du public. Enfin, pendant toute la durée de la pandémie,



Le Service des travaux de PortsToronto – considéré comme essentiel – a poursuivi la mise en œuvre d'importants projets, qui ont notamment donné lieu à des opérations de dragage du havre et d'entretien de l'infrastructure, ainsi qu'à des travaux de construction à l'aéroport, en lien avec le Plan de quartier de Bathurst Quay.

Le contraste entre les bons résultats de 2019 et la nouvelle réalité du monde des affaires de 2020 est saisissant, et il est quelque peu démoralisant d'observer les effets de la pandémie sur l'aéroport, surtout après une année aussi exceptionnelle que 2019. Cependant, comme bon nombre des organisations touchées, PortsToronto est déterminée à remettre l'aéroport en activité et à proposer aux voyageurs une expérience sécuritaire, sans danger pour leur santé, afin de favoriser la reprise économique de Toronto et du réseau national de l'aviation. Notre équipe devra s'adapter aux défis qui l'attendent, mais je suis convaincu que nous sommes tous capables de faire le nécessaire.

Je profite d'ailleurs de l'occasion pour saluer le dévouement de nos employés, le soutien et l'engagement de notre Conseil d'administration, ainsi que la collaboration et la rétroaction de nos intervenants et de nos partenaires communautaires, qui ont tous contribué à nos réalisations. Le secteur riverain est une collectivité à usage mixte vivante et intéressante, et nous nous réjouissons à l'idée de continuer à travailler avec tous nos partenaires – parmi lesquels Transports Canada, la Ville de Toronto, la Première Nation des Mississaugas de la New Credit, Waterfront Toronto et l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région – au cours des mois et années à venir.

Geoffrey A. Wilson
Chef de la direction
PortsToronto



Gouvernance d'entreprise



Les membres du Conseil d'administration sont désignés comme suit :



Un membre est nommé par le ministre fédéral des Transports



Un membre est nommé par la Ville de Toronto



Un membre est nommé par la Province de l'Ontario



Six membres sont nommés par le ministre fédéral des Transports en consultation avec les groupes d'activités économiques suivants :

- Activités commerciales
- Activités aéroportuaires
- Activités et opérations liées au port
- Activités récréatives

Tous les membres nommés par le ministre des Transports sont désignés par le gouverneur en conseil.

PortsToronto est le successeur des Commissaires du havre de Toronto, qui ont géré le havre de Toronto de 1911 à 1999. Dans le cadre d'une stratégie globale élaborée par le gouvernement fédéral pour moderniser l'administration des ports, l'Administration portuaire de Toronto – désormais connue sous le nom de PortsToronto – a été créée en 1999 pour assurer l'exploitation du port, de la marina, de l'aéroport et des biens immobiliers connexes.

Établie en vertu de la Loi maritime du Canada, PortsToronto est une société d'État qui est mandatée pour être financièrement autonome. Elle mène ses activités conformément à la Loi maritime du Canada, aux Lettres patentes délivrées par le ministre fédéral des Transports, et à une série de politiques et de procédures précises. Les Lettres patentes énoncent les exigences relatives au Conseil d'administration de PortsToronto et décrivent les activités que peut entreprendre l'organisation.

PortsToronto est responsable devant le gouvernement fédéral, par l'entremise de Transports Canada, et elle est guidée par un Conseil d'administration de neuf membres qui sont nommés par tous les ordres de gouvernement – fédéral, provincial et municipal. Six membres du Conseil sont nommés par le ministre

des Transports, en consultation avec des comités représentant quatre groupes d'utilisateurs définis – les activités commerciales, récréatives, aéroportuaires et portuaires. La Ville de Toronto et la Province de l'Ontario entretiennent une relation de gouvernance directe avec PortsToronto, par l'entremise de leurs membres au sein du Conseil d'administration de l'organisation. Le Conseil de PortsToronto s'est réuni 16 fois en 2019.

Tous les membres proposés par le ministre des Transports sont nommés par le gouverneur en conseil. Les quatre comités permanents suivants s'occupent de diverses questions organisationnelles, des différents aspects de nos opérations et de l'étude des recommandations de la direction :

- Vérification et finances
- Gouvernance et ressources humaines
- Communications et sensibilisation
- Retraite

Le Conseil compte sur ces comités pour faciliter les affaires et orienter ses décisions. En 2019, les comités se sont réunis 29 fois.

Si vous souhaitez obtenir de plus amples renseignements sur la gouvernance de PortsToronto, nous vous invitons à consulter notre site Web.

Conseil d'administration de PortsToronto



DARIN E. DESCHAMPS

HELLEN SIWANOWICZ

ROBERT D. POIRIER
président du Conseil
d'administration

AMANDA WALTON

JAN INNES
(mandat terminé le 29
août 2019)

DON MCINTYRE

Haute direction de PortsToronto



CRAIG MANUEL
vice-président et avocat
général

ALAN J. PAUL
premier
vice-président et
directeur des finances

CHRIS SAWICKI
vice-président,
Infrastructure,
Planification et
Environnement

DEBORAH WILSON
vice-présidente des
Communications et des
Relations publiques

GEOFFREY A. WILSON
chef de la direction

GENE CABRAL
vice-président directeur,
PortsToronto et Aéroport
Billy Bishop de Toronto

PORTS TORONTO

PortsToronto travaille depuis plus de 100 ans avec ses partenaires des gouvernements fédéral, provincial et municipal à l'amélioration de la croissance économique de la Ville de Toronto et de la région du Grand Toronto. L'Aéroport Billy Bishop et le Port de Toronto servent de plaques tournantes urbaines du transport et offrent un accès facile, pratique et rentable aux entreprises canadiennes et internationales au cœur de la ville et de la province les plus peuplées du Canada.

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP

TORONTO CITY AIRPORT

**2,8 millions
de passagers**

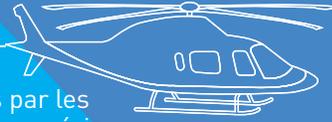
L'Aéroport Billy Bishop
de Toronto a accueilli
2,8 millions de
passagers en 2019.

**470 millions
de dollars**

L'aéroport génère plus de
470 millions de dollars en produit
intérieur brut (PIB)

4 561

vols
effectués par les
ambulances aériennes
d'Ornge.



4 740 emplois

L'aéroport contribue au maintien
de 4 740 emplois, dont 2 080
sont directement associés aux
opérations aéroportuaires.





Aéroport Billy Bishop de Toronto

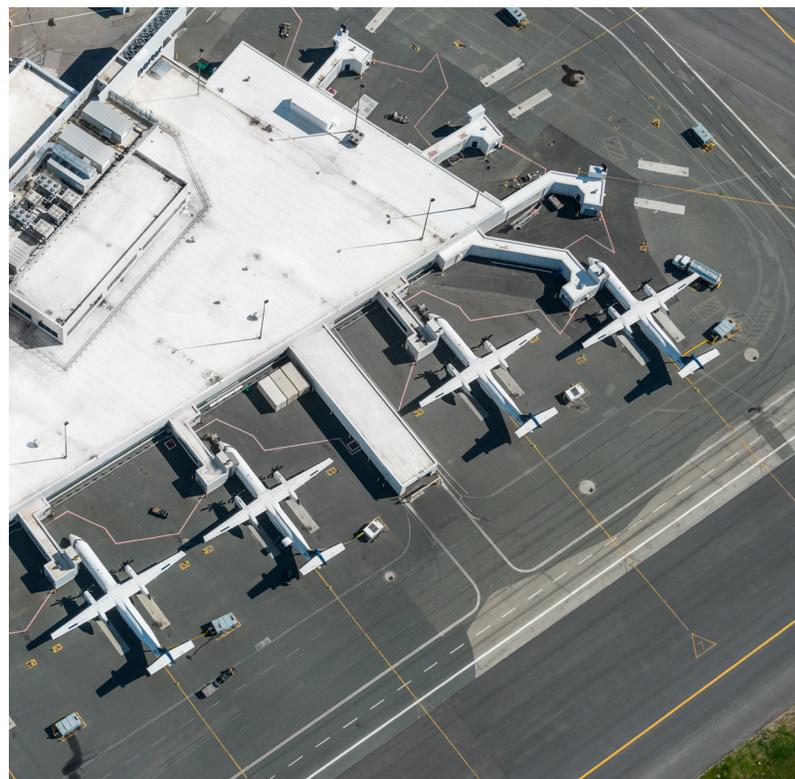
L'Aéroport Billy Bishop, qui est le neuvième aéroport le plus achalandé au Canada, a accueilli 2,8 millions de voyageurs d'affaires et d'agrément en 2019. Il dessert plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, et propose des possibilités de correspondance pour plus de 80 destinations internationales grâce aux réseaux de nos compagnies aériennes. En tant que sixième aéroport le plus achalandé parmi les aéroports canadiens qui desservent les États-Unis, l'Aéroport Billy Bishop est un important point d'accès international et un moteur essentiel de l'économie de Toronto. Il génère chaque année plus de 470 millions de dollars en produit intérieur brut (PIB), et contribue au maintien de 4 740 emplois, dont 2 080 sont directement associés aux opérations aéroportuaires.

L'Aéroport Billy Bishop sert de base à deux transporteurs aériens commerciaux primés, Porter Airlines et Air Canada, et est connu de l'ensemble de la communauté des voyageurs pour son excellent service à la clientèle, ses superbes aménagements et son extraordinaire commodité. Proximité du centre-ville, tunnel piétonnier ultramoderne, service amélioré de navette, vélostations, files d'attente plus courtes et magnifiques salons de passagers : tout cela a contribué à faire de l'Aéroport Billy Bishop une plaque tournante particulièrement prisée des voyageurs d'affaires et d'agrément.

L'excellence de l'aéroport a été soulignée par une série de prix attribués en fonction de l'avis des passagers. Il a notamment été désigné comme l'un des meilleurs aéroports nord-américains par le Conseil international des aéroports (ACI), qui lui a décerné le prix de la qualité des services aux aéroports, ainsi que par Skytrax lors de l'attribution des plus importants prix pour aéroports internationaux, les World Airport Awards, qui sont décernés sur la base des résultats

du vote de 13,8 millions de passagers dans le monde entier. L'Aéroport Billy Bishop a aussi été désigné comme l'un des 10 meilleurs aéroports internationaux par *Condé Nast Traveler*.

L'aéroport sert également de base au service d'ambulance aérienne ORNGE, à deux concessionnaires de services aéronautiques, FlyGTA et Heli Tours, ainsi qu'à une communauté d'aviation personnelle/générale comprenant environ 50 avions de tourisme et une école de pilotage.



PORT DE TORONTO

27 pieds de profondeur ou 8,2 mètres de profondeur (excès de la Voie maritime).

Chenal de navigation

Zone de regroupement pavée de plus de 20 acres.

Plus de 100 000 pieds carrés d'espace d'entreposage.

1,800 mètres d'amarrage.

En 2019, le Port a accueilli environ 12 500 passagers de navires de croisière.





Port de Toronto

Servant principalement d'installation pour les marchandises en vrac, le Port de Toronto jouit d'un emplacement unique à seulement quelques minutes du centre-ville de Toronto. Le port reçoit des marchandises venant du monde entier, de pays aussi lointains que l'Allemagne, la Corée du Sud, l'Australie et l'Amérique du Sud, mais aussi d'autres ports nord-américains. Le port joue également un rôle écologique important : en effet, en 2019, la livraison par bateau des marchandises a permis de retirer l'équivalent d'environ 52 000 camions de 40 tonnes des routes et autoroutes de Toronto.

En 2019, 2,3 millions de tonnes de marchandises ont transité par le Port de Toronto – un record par rapport aux chiffres enregistrés ces 15 dernières années. Au total, 2 297 029 tonnes de marchandises sont passées par le Port, qui a permis le débarquement de cargaisons de sel de voirie, de sucre, de ciment, d'agrégats et d'acier directement au cœur de la ville. Voici quelques-uns des faits saillants de l'année 2019 :

- Les importations de ciment ont augmenté de près de 10 %, et plus de 656 000 tonnes de ce matériau ont été livrées via le Port.
- En près de 15 ans, c'est la première fois que les importations de sel atteignent un niveau aussi élevé (876 000 tonnes); les quantités de sucre importées d'Amérique centrale et du Sud sont quant à elles restées comparables à celles enregistrées en 2018 (environ 572 000 tonnes).
- Au total, plus de 44 000 tonnes de produits en acier de lame de scie tels que des barres d'armature, des bobines d'acier, des tôles d'acier, des poutres et du grillage ont transité par le port, et environ 14 000 tonnes de produits de ce type y ont été entreposées.

Le Port de Toronto accueille non seulement des navires spécialisés dans le fret maritime traditionnel, mais aussi de plus en plus de navires de croisière. En 2019, ces derniers ont été plus nombreux que jamais à accoster au port. Leur nombre a en effet plus que doublé : au cours de l'été et de l'automne derniers, 36 de paquebots de croisière ont fait escale à Toronto, où ils ont débarqué près de 12 500 visiteurs.



Marina

DE L'AVANT-PORT

Note 5 ancras
vertes or.

La Marina de l'avant
port propose un
espace intérieur
chauffé pour
l'entreposage
des bateaux.

625 postes à quai très
larges pouvant accueil-
lir des bateaux me-
surant jusqu'à 100 pieds
de long.





Marina de l'avant-port

Située juste à l'extérieur du havre de Toronto et à quelques pas du parc et réserve naturelle Tommy Thompson, la MAP n'est qu'à 10 minutes du cœur du centre-ville. Installation de classe mondiale entourée de paysages à couper le souffle, ce port de plaisance permet de profiter d'une évasion unique de la vie urbaine sans avoir à quitter la ville.

Comptant parmi les plus grandes marinas d'eau douce de l'Ontario, la MAP est dotée de plus de 625 postes très larges pouvant accueillir des bateaux mesurant jusqu'à 100 pieds de long. Il s'agit d'une installation d'amarrage unique en son genre à Toronto, et elle propose en outre un espace intérieur chauffé pour l'entreposage des bateaux.

La MAP est reconnue pour son excellence, notamment en matière de gestion de l'environnement. En 2019, dans le cadre de son programme de cote écologique Clean Marine, l'Ontario Marine Operators Association (aujourd'hui connue sous le nom de « Boating Ontario Association ») lui a attribué pour la neuvième année consécutive la note « 5 ancres vertes or » – l'une des notes les plus élevées que puisse obtenir une marina pour le respect des meilleures pratiques environnementales.

En novembre 2019, la MAP a obtenu le prix Robert Eaton d'excellence en environnement pour le programme pilote Seabin de PortsToronto. Ce programme lancé dans le but d'éliminer les déchets – tels que les plastiques à usage unique – polluant les eaux de la marina a fait de cette dernière la première entité commerciale canadienne à se doter de poubelles des mers Seabin. Le prix Robert Eaton d'excellence en environnement rend hommage aux entreprises qui se passionnent pour les questions de responsabilité et de gestion environnementales et consacrent du temps et

des ressources à l'avancement du programme pour la navigation écologique Clean Marine de Boating Ontario. La mise en œuvre de programmes tels que le projet Seabin fait partie des efforts déployés par la MAP pour se classer dans la catégorie « diamant » ou « platine » dans le cadre du programme *Clean Marine*. La Marina s'efforce en outre d'obtenir le label Pavillon bleu. Administré au Canada par Environmental Defence et Swim Drink Fish – et géré à l'échelle internationale par la Fondation pour l'Éducation à l'Environnement –, le programme Pavillon Bleu est un programme de certification écologique international très prestigieux, qui a établi la norme d'excellence en matière de qualité de l'eau, de gestion environnementale, d'éducation à l'environnement, de sécurité et de services offerts.



Biens et actifs immobiliers

Le secteur des Biens et actifs immobiliers comprend la propriété et la location de propriétés comme le 5 Queens Quay Ouest, la Jetée 6, ainsi que divers autres plans d'eau et lots de terre.



Participation communautaire

Mission d'investissement communautaire de PortsToronto

« Instaurer une tradition de générosité conforme à notre engagement visant à favoriser le développement de communautés fortes, saines et viables le long du secteur riverain de Toronto. Nous faisons preuve de générosité à l'égard du secteur riverain, de la jeunesse et des acteurs de l'éducation, de manière à encourager la mise en place de communautés solides et d'un environnement plus sain. » – Mission d'investissement communautaire de PortsToronto

Voici la liste des initiatives et organisations communautaires qui ont bénéficié du soutien financier de PortsToronto en 2019 :

- Waterfront Neighbourhood Centre (WNC) [Room 13 et jardin communautaire]
- Vols d'espoir (aide au financement des voyages pour soins médicaux)
- Redpath Waterfront Festival
- Evergreen Brick Works
- Ireland Park Foundation
- L'exposition d'art publique Ice Breakers de The Waterfront BIA
- The Bentway Conservancy – Parc The Bentway
- Société canadienne de la sclérose latérale amyotrophique (SLA)



Redpath Waterfront Festival — Grands voiliers 2019

En 2019, le Redpath Waterfront Festival – présenté par l'Aéroport Billy Bishop – a accueilli 10 grands voiliers et mis à l'honneur de délicieux produits de la mer. À cette occasion, petits et grands enfants se sont également vu proposer une foule d'activités nautiques, et ont pu faire la connaissance de « Billy le renard volant », la mascotte de l'aéroport.

The Bentway : Les jeudis de glisse gratuite et l'installation Museum of the Moon

En 2018 et 2019, PortsToronto a parrainé de nombreuses activités organisées dans The Bentway, un espace public novateur situé sous l'autoroute Gardiner, à quelques pas seulement de l'Aéroport Billy Bishop. Parmi les événements notables, citons par exemple la série de repas collectifs Communal Table, les jeudis de glisse gratuite sur la patinoire du Bentway – qui a attiré 60 000 personnes au cours de l'hiver 2018-2019 –, ou encore l'installation Museum of the Moon (le « Musée de la lune »), une œuvre d'art publique temporaire que 25 000 personnes sont venues admirer en septembre 2019. — a temporary public art installation that welcomed 25,000 in September 2019.



Participation communautaire

Portes ouvertes 2019

En mai 2019, PortsToronto et l'Aéroport Billy Bishop ont eu le plaisir de participer à l'événement Portes ouvertes Toronto pour la quatrième année consécutive.

Les visiteurs ont été invités à découvrir les coulisses de l'Aéroport Billy Bishop, et notamment le personnel et les infrastructures qui font de ce lieu un point d'accès international pratique reliant Toronto au monde et proposant aux voyageurs un service centré sur la clientèle.



Tirer un avion au profit de la Société canadienne de la SLA

En septembre, l'Aéroport Billy Bishop a une fois encore accueilli l'événement Plane Pull to End ALS, dans le cadre duquel 15 équipes de 12 personnes se sont lancées dans une course contre la montre pour tirer à la main, sur une distance de 100 mètres, un avion de 37 000 livres de la compagnie Air Canada. Il s'agit de la neuvième édition de ce Plane Pull, qui est l'initiative annuelle vedette mise en oeuvre par la Société canadienne de la SLA afin d'amener les gens à se réunir pour récolter des fonds au profit de la recherche sur la SLA et de la défense des intérêts des personnes atteintes de cette maladie. L'événement a permis de récolter plus de 195 000 dollars (soit plus de deux fois la somme fixée comme objectif pour 2018), et a offert à la communauté de l'Aéroport Billy Bishop une belle occasion de se rassembler pour apporter son soutien à une noble cause.



WNC – Jardin de réunion de la communauté et programmes de création artistique, musicale et multimédia des studios Room 13

En 2019, PortsToronto a continué de parrainer le Waterfront Neighbourhood Centre. Pierre angulaire de la communauté riveraine, ce centre propose à cette dernière des formations, des ressources et des possibilités de bénévolat. PortsToronto parraine depuis 2012 le projet Room 13 du Centre, dans le cadre duquel des studios d'arts visuels, d'arts médiatiques, de production musicale et d'enregistrement, ainsi que des programmes connexes, sont gratuitement mis à la disposition des enfants et des jeunes à risque de la communauté riveraine. L'Aéroport Billy Bishop parraine également le jardin de réunion de la communauté du Centre, qui est un précieux atout localement. En effet, on y trouve des aliments biologiques gratuits, des cours de jardinage et des ateliers de sensibilisation à l'environnement. Ce jardin contribue à la sécurité alimentaire de la communauté locale en approvisionnant en fruits et légumes frais et biologiques des familles marginalisées, des jeunes, des anciens et des adultes isolés vivant dans le secteur riverain.



Projets spéciaux

AÉROPORT DE TORONTO
BILLY BISHOP
TORONTO CITY AIRPORT

80
ANNIVERSAIRE

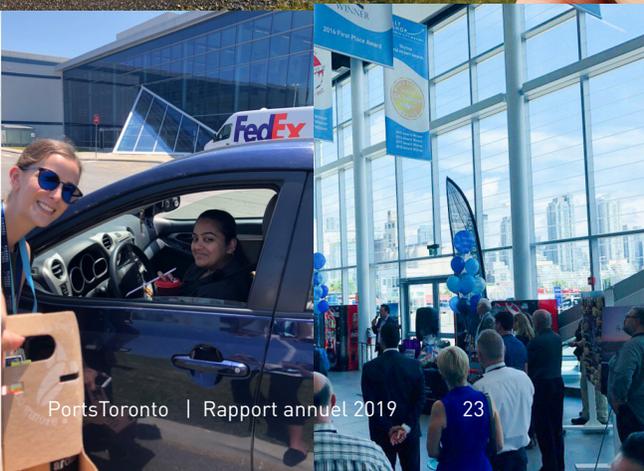


Célébration du 80e anniversaire de l'Aéroport Billy Bishop

Plus de 80 ans se sont écoulés depuis l'atterrissage, à l'aéroport citadin de Toronto, du premier vol commercial de passagers qui a eu lieu le 8 septembre 1939. Depuis, l'Aéroport Billy Bishop (YTZ) est devenu un aéroport de renommée mondiale qui offre chaque année à 2,8 millions de passagers un accès pratique au départ et à destination de la plus grande ville du Canada, Toronto.

Pour célébrer cet important anniversaire, PortsToronto a lancé une campagne axée sur les huit décennies d'existence de l'aéroport. Au cours des mois qui ont précédé le jour J, cette campagne a donné lieu à une exposition photographique spéciale (mettant en lumière des images d'archives), à des événements hors du commun, et à des distributions de cadeaux aux passagers dans le cadre de l'opération #80ActsofKindness, ou « 80 gestes de générosité ».

Cliquez ici pour visionner une rétrospective historique consacrée à l'Aéroport Billy Bishop.



Projets spéciaux



YTZ publie la nouvelle version de son Plan directeur

En novembre 2019, l'Aéroport Billy Bishop a publié la nouvelle version de son Plan directeur, qui représente l'aboutissement de plusieurs années de travail marquées par des consultations publiques approfondies et une mobilisation des parties intéressées. Plus de 90 réunions ont rassemblé associations de quartier, organismes divers, dirigeants de Premières Nations, représentants élus, entreprises locales, intervenants de l'aéroport et groupes communautaires. En outre, trois réunions publiques ont été organisées au cours de 18 derniers mois afin de présenter les mises à jour apportées relativement aux principaux sujets d'intérêt, et de donner le coup d'envoi d'une période de consultation de 60 jours au cours de laquelle le public a pu consulter et commenter la version provisoire du Plan.

Les plans directeurs ne sont pas des documents réglementaires, mais la plupart des aéroports ont coutume d'établir de tels plans et les mettent généralement à jour tous les cinq ans. Le Plan directeur de 2018 de l'Aéroport Billy Bishop est une mise à jour de son Plan directeur de 2012, et met l'accent sur des aspects tels que les besoins d'infrastructure, les prévisions relatives aux activités, les initiatives environnementales et la planification de l'avenir. Par ailleurs, le plan définitif décrit dans le détail les priorités de l'Aéroport Billy Bishop, et présente des recommandations essentielles visant à permettre à ce dernier de concrétiser son engagement, à savoir de gérer sa croissance de façon à assurer l'équilibre entre activités commerciales et intérêts communautaires.



L'Aéroport Billy Bishop a remporté le Prix de réalisation environnementale du Conseil international des aéroports – Amérique du Nord (ACI-NA), dans la catégorie dédiée aux meilleurs projets d'amélioration de l'environnement qui disposent de ressources limitées, pour la mise en œuvre de son Plan directeur.



Gérance de l'environnement

La durabilité est l'une des principales priorités de PortsToronto, et concerne toutes nos activités; nous avons en effet à cœur de gérer l'ensemble de nos opérations conformément à notre engagement en matière de durabilité écologique. Pour PortsToronto, la notion de durabilité recouvre les aspects suivants : rendement économique, participation de la collectivité, personnel et culture, mais aussi initiatives et protection environnementales.

Cette année, entre le lancement de notre projet Seabin, la mise en place du processus d'électrification de notre traversier à passagers (qui fonctionne pour l'instant au biodiésel), la participation à l'opération de nettoyage des rives du lac Ontario et les efforts que nous déployons pour limiter et atténuer les nuisances sonores à l'aéroport, nous nous sommes concentrés sur la nécessité de continuer à établir les fondements d'un avenir viable à l'échelle de l'organisation. Pour ce faire, nous devons notamment réduire notre empreinte écologique en intensifiant nos efforts de recyclage, en limitant le recours à des matières dangereuses, en utilisant des véhicules hybrides, et en contribuant à la création d'habitats naturels et d'espaces verts. PortsToronto n'est par ailleurs pas peu fière d'être la seule administration portuaire et aéroportuaire du Canada qui utilise uniquement de l'électricité renouvelable pour l'ensemble de ses activités, grâce à sa collaboration avec Bullfrog Power.



PortsToronto Seabins

L'année dernière, PortsToronto a mis en œuvre les phases 1 et 2 de son projet de poubelles des mers Seabin, afin de débarrasser le havre de Toronto de substances nocives comme les plastiques à usage unique et les microplastiques. Dans le cadre de la deuxième phase du programme, PortsToronto a travaillé en partenariat avec la Trash Team de l'Université de Toronto en vue d'aider le public à acquérir une meilleure connaissance des déchets.

En 2019, PortsToronto a eu l'honneur de recevoir le prix Living City Impact Award décerné par l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région (OPNTR) dans la catégorie dédiée à la santé des rives et rivières – un prix qui vient récompenser les efforts déployés pour assurer la propreté du havre et du secteur riverain de Toronto.

100 % bullfrogpower®
Toutes les opérations de PortsToronto sont alimentées par l'énergie de Bullfrog Power.



L'opération Clean Water – Our Future

En septembre 2019, des volontaires de PortsToronto ont une fois de plus uni leurs forces à celles de l'OPNTR, du Service des parcs, forêts et loisirs de la Ville de Toronto, de l'Unité maritime du service de police de Toronto, de Swim Drink Fish et de la Greater Toronto Sewer and Watermain Contractors Association dans le cadre de l'opération Clean Water – Our Future.



Gérance de l'environnement

Un traversier plus propre, plus écologique et moins bruyant pour l'aéroport Conversion à l'électricité du traversier Marilyn Bell I de l'Aéroport Billy Bishop



L'électrification du traversier de l'aéroport coûtera approximativement 2,9 millions de dollars

Ce coût sera entièrement assumé par l'Aéroport Billy Bishop, qui utilisera pour cela les recettes provenant des frais d'améliorations aéroportuaires

PortsToronto a annoncé en novembre 2019 que le traversier Marilyn Bell I de l'aéroport, dédié au transport de passagers et de véhicules, sera converti à l'électricité. Il s'agit d'une avancée technologique unique pour la flotte de véhicules de l'aéroport : le navire sera en effet le premier traversier entièrement électrique (alimenté par un système de batterie au lithium-ion) à être mis en service au Canada.



La mise en service du traversier électrique devrait se traduire par une réduction annuelle d'environ 530 tonnes des émissions de GES

Un maillon essentiel

Le traversier de l'aéroport permet de transporter des passagers, du personnel de l'aéroport et des cargaisons essentielles entre le continent et l'Aéroport Billy Bishop, et joue également un rôle crucial en permettant aux véhicules de service de la Ville de Toronto d'accéder aux îles de Toronto. Il est en outre précieux pour Ornge, qui assure la prestation d'un indispensable service de transport aérien d'urgence.



Ce projet rendra le traversier bien plus silencieux, et donc bien moins gênant pour la population de l'agglomération voisine de l'agglomération voisine



Jardin pour les monarches et les abeilles indigènes

Au mois de juin, des membres du Comité de la durabilité et du Service des travaux et des services environnementaux de PortsToronto ont procédé à de nouvelles plantations dans le jardin destiné à accueillir les monarches et les abeilles indigènes à la MAP.



Précisons que durant cette opération – la mise en terre de 219 plantes indigènes, parmi lesquelles de la mélisse, des marguerites jaunes et de la ciboulette – notre groupe de « pouces verts » jouissait d'une superbe vue sur la silhouette de la ville! Le jardin abrite de nombreux plants d'asclépiade, ainsi que d'autres plantes indigènes prisées des monarches et des abeilles indigènes qui font halte sur la flèche de la rue Leslie au cours de leur migration annuelle vers le sud.



Rapport de gestion



ADMINISTRATION PORTUAIRE DE TORONTO
(faisant affaire sous le nom de PortsToronto)

RAPPORT DE GESTION 2019
(En milliers de dollars)

27 mai 2020

Le rapport de gestion a pour but de faciliter la compréhension et l'évaluation des tendances et des changements importants observés dans les résultats d'exploitation et la situation financière de l'Administration portuaire de Toronto, qui fait affaire sous le nom de PortsToronto (l'« Administration portuaire »), pour les exercices terminés les 31 décembre 2019 et 2018. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les États financiers vérifiés (les « États financiers ») et les notes annexes. Tous les montants en dollars mentionnés dans le présent rapport correspondent à des milliers de dollars, à l'exception des investissements dans des initiatives communautaires (page 2), de l'activité économique au Port de Toronto (page 3) et des montants des frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA ») par passager (pages 4 et 7).

Résumé

L'Administration portuaire est restée rentable en 2019. Son bénéfice net pour l'exercice a atteint 3 531 \$, et a donc légèrement dépassé celui de l'année 2018, qui s'élevait à 3 525 \$. Le présent rapport de gestion exposera les raisons expliquant pourquoi le bénéfice net varie d'un exercice sur l'autre, et mettra également en lumière d'autres facteurs ayant influé sur le rendement financier de l'Administration portuaire en 2019.

L'Administration portuaire présente ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »). Les conventions comptables présentées dans la note n° 2 des États financiers ont été respectées lors de la préparation des États financiers pour l'exercice terminé le 31 décembre 2019, ainsi que lors de la présentation, dans ces États financiers, des données correspondantes pour l'exercice terminé le 31 décembre 2018.

Incidence de la pandémie de la COVID-19 sur PortsToronto

En mars 2020, l'existence d'une pandémie mondiale de COVID-19 a été confirmée, et l'état d'urgence de santé publique a été déclaré. Cela a suscité des incertitudes économiques au sein de PortsToronto, notamment à l'Aéroport Billy Bishop. À compter du mois de mars 2020, les deux transporteurs commerciaux – Porter Airlines et Air Canada – ont temporairement suspendu leur service commercial au départ de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto en attendant que les restrictions concernant les voyages soient assouplies et que la demande de transport de passagers augmente. Le Port de Toronto a conservé son niveau d'activité habituel sauf les navires de croisières, qui ont été annulées pour la saison 2020. La Marina de l'avant-port a ouvert pour la saison estivale le 16 mai 2020.

On ne sait pas encore combien de temps durera la crise de la COVID-19, ni quel sera son impact, et il est impossible d'évaluer de manière fiable les répercussions que la durée et la gravité de ces événements auront sur la situation et les résultats financiers de PortsToronto à l'avenir. La direction

(En milliers de dollars)

de PortsToronto continue d'analyser l'ampleur de l'impact financier, qui pourrait être considérable selon la durée de la pandémie.

Introduction

L'Administration portuaire est une entreprise publique fédérale et continue, en tant que successeur des Commissaires du havre de Toronto, à mener ses activités conformément à la *Loi maritime du Canada*.

L'Administration portuaire doit exploiter les terrains et les plans d'eau qu'elle gère ou possède de telle sorte qu'ils servent les objectifs socioéconomiques locaux, régionaux et nationaux, et doit également fournir des infrastructures et des services de transport maritime et aérien facilitant la réalisation de ces objectifs.

En ce qui concerne le développement durable, l'action de l'Administration portuaire s'articule autour des quatre secteurs d'intervention privilégiés que voici :

- Gérance de l'environnement
- Communauté
- Personnel et culture
- Rendement économique

Déterminée à favoriser le développement de collectivités fortes, saines et viables (dans lesquelles elle a investi plus de 12 millions de dollars depuis 2009 sous forme de dons, de commandites et de contributions en nature au profit d'initiatives communautaires), l'Administration portuaire a à cœur d'intégrer les facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance, qui sont très importants pour une administration portuaire exerçant ses activités au sein d'une agglomération florissante.

Les principaux domaines d'activité de l'Administration portuaire sont les opérations portuaires, la Marina de l'avant-port (la « Marina »), l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (l'« Aéroport Billy Bishop », ou l'« Aéroport ») et les Biens et autres.

L'Administration portuaire possède et exploite une installation portuaire de 52 acres au 8, avenue Unwin (l'« Installation portuaire »), installation qui comprend un entrepôt de 126 000 pieds carrés (l'« Entrepôt 52 »). Le site abrite également le terminal maritime 51, qui a été transformé en studio de production cinématographique et télévisuelle exploité en vertu d'un bail conclu entre l'Administration portuaire et Cinespace Film Studios. En outre, l'Installation portuaire comprend un terminal pour navires de croisière, qui est actuellement utilisé par l'industrie des navires de croisière et a également servi de lieu de production de films ainsi que d'espace d'événements. Une partie du terminal pour navires de croisière est d'ailleurs louée à Cinespace Film Studios à des fins de production cinématographique.

L'Administration portuaire continue d'encourager l'usage mixte de son Installation portuaire, qui peut notamment être utilisée pour la manutention et le stockage en vrac ou pour la gestion de cargaisons diverses (p. ex. liées à des projets), et propose également des services de mise en conteneur et de dépotage de conteneurs. En 2020, compte tenu de son emplacement privilégié et de l'accroissement de la population à Toronto et aux environs, l'Administration portuaire restera à l'affût d'autres possibilités – en lien avec l'industrie de la construction – pour son Installation portuaire.

(En milliers de dollars)

Au cours de l'année 2019, 2,297 millions de tonnes de marchandises ont transité par le Port de Toronto, soit plus qu'au cours de l'année record qu'avait connue le port en 2018. Ce dernier a reçu la visite de 176 navires, venus livrer directement au cœur de la ville leurs cargaisons de sucre, de sel, de ciment, d'agrégats et d'acier – avec l'avantage de ne pas être confrontés au problème de la congestion routière sur leur trajet. En 2019, 15 de ces navires ont débarqué au port toute une gamme de produits en acier provenant du monde entier (barres d'armature, laminé marchand, tôles et bobines d'acier, etc.) représentant un volume total de 45 485 tonnes métriques. Le Port de Toronto accueille non seulement des navires spécialisés dans le fret maritime traditionnel, mais aussi de plus en plus de navires de croisière : il a d'ailleurs également battu son record à cet égard, puisqu'en 2019, 36 bateaux de croisière y ont débarqué un total de près de 11 099 passagers venus visiter Toronto via son terminal pour navires de croisière.

Il faut aussi savoir que, selon un rapport publié par Martin Associates en 2018, les marchandises transportées par voie maritime qui ont été débarquées et gérées au Port de Toronto en 2017 ont généré 377,7 millions de dollars d'activité économique et donné du travail à 1 566 personnes en Ontario cette année-là.

Le rendement financier de la Marina de l'avant-port reste positif et constant. La demande de services d'hivernage (la marina compte deux installations chauffées dédiées à l'entreposage intérieur des bateaux) est restée forte au cours de la saison hivernale 2019-2020, et le nombre de renouvellements de demandes de postes à quai pour l'été reste lui aussi élevé. La faiblesse des taux d'intérêt devrait stabiliser le marché pour ce qui est des achats courants d'embarcations de plaisance, et l'on s'attend à ce que, dans un avenir prévisible, la clientèle achète de plus gros bateaux. Les nouveautés technologiques dans les catégories des bateaux à moteur comme à voile permettent en effet aux apprentis plaisanciers de manœuvrer bien plus facilement de plus grandes embarcations. Cet aspect des choses est important, car l'Administration portuaire a remplacé ses cales vieilles de 20 ans par un assortiment de cales de mouillage plus grandes.

L'Aéroport Billy Bishop a accueilli 2,774 millions de voyageurs d'affaires et d'agrément en 2019. C'est légèrement moins qu'en 2018 (2,807 millions). Situé tout près du centre-ville de Toronto, et relié au continent par un tunnel piétonnier depuis le 30 juillet 2015, cet aéroport offre aux voyageurs pressés la commodité et le service qu'ils attendent. Le côté pratique de l'Aéroport Billy Bishop ne fait aucun doute, puisque 42 % des voyageurs optent pour la marche, le vélo, les transports en commun ou les bus-navettes gratuits lorsqu'ils quittent l'aéroport.

L'Administration portuaire est un élément important de la Southern Ontario Gateway (« porte d'entrée du sud de l'Ontario »), car elle représente l'un des cinq ports les plus importants de la province et exploite l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, qui est un membre clé du Réseau aéroportuaire du Sud de l'Ontario et est en mesure d'assurer une desserte régionale et internationale. À cet égard, l'Administration portuaire est et restera un facteur déterminant de la santé économique du sud de l'Ontario.

(En milliers de dollars)

Considérations d'ordre financier

Tunnel piétonnier menant à l'aéroport (voir la note n° 15 des États financiers vérifiés)

Le 8 mars 2012, l'Administration portuaire a conclu un accord relatif à un projet de conception, de construction, de financement, d'exploitation et d'entretien d'un tunnel piétonnier (le « Tunnel piétonnier ») passant sous le chenal Ouest et reliant l'Aéroport à la partie continentale de Toronto. Ce projet a pris la forme d'un contrat de concession sur 20 ans, en vertu duquel l'Administration portuaire doit effectuer des paiements mensuels de services, paiements qu'elle règle en utilisant une partie des FAA perçus auprès des passagers qui embarquent (passagers au départ) à l'Aéroport. L'Administration portuaire facture des FAA de 15 \$ (frais qui s'élevaient à 20 \$ jusqu'au 31 mars 2018) par passager embarqué à l'Aéroport Billy Bishop. À titre de comparaison, il faut savoir que chaque passager embarquant à l'aéroport Toronto Pearson doit acquitter des FAA de 25 \$. En outre, l'aéroport Toronto Pearson facture des frais de correspondance de 4 \$ par passager, tandis que l'Aéroport Billy Bishop ne perçoit pas ce type de frais à l'heure actuelle.

Les travaux de construction de base du tunnel piétonnier ont coûté 82 500 \$, 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. Les droits de propriété du tunnel piétonnier sont conférés à l'Administration portuaire.

En date du 31 décembre 2019, la valeur de l'immobilisation qu'est le tunnel piétonnier était évaluée à 110 418 \$, avec un passif correspondant de 62 965 \$ (tranche courante = 2 809 \$ et tranche à long terme = 60 156 \$). La valeur immobilisée comprend le coût des travaux de construction, ainsi que d'autres coûts tels que le coût de conception, les frais juridiques, le coût des services-conseils et les frais de financement.

Paiements aux intervenants gouvernementaux

Tous les ans, l'Administration portuaire paye au gouvernement fédéral une charge liée aux produits bruts, en fonction du montant calculé de ses produits bruts pour chaque exercice précédent. Pour 2019, le montant payable au gouvernement fédéral s'élevait à 3 039 \$ (contre 3 000 \$ en 2018). En outre, l'Administration portuaire verse des paiements en remplacement d'impôts (« PERI ») et des taxes foncières à la Ville de Toronto. En 2019, l'Administration portuaire a ainsi versé à cette dernière 3 133 \$ au titre des PERI (contre 3 155 en 2018) et 2 547 \$ de taxes foncières (contre 2 607 \$ en 2018). Au total, les montants comptabilisés et payés/payables au gouvernement fédéral et à la Ville de Toronto ont atteint 8 719 \$ pour 2019 et 8 762 \$ pour 2018, des sommes représentant respectivement 14,3 % et 14,6 % des produits d'exploitation de l'Administration portuaire ces années-là.

(En milliers de dollars)

Gouvernance du conseil d'administration

L'Administration portuaire est dirigée par un conseil d'administration dont les membres sont nommés par les trois ordres de gouvernement, conformément à ce que prévoient le paragraphe 14(1) de la *Loi maritime du Canada* et l'article 4.6 des lettres patentes de l'Administration portuaire. Six administrateurs sont proposés par le ministre des Transports en consultation avec les groupes d'utilisateurs, puis nommés par le gouverneur en conseil; un administrateur est proposé par le ministre des Transports et nommé par le gouverneur en conseil; un administrateur est nommé par la Province de l'Ontario; un administrateur est nommé par la Ville de Toronto. Le Conseil d'administration compte quatre (4) comités : le Comité de la vérification et des finances, le Comité de la gouvernance et des ressources humaines, le Comité des communications et de la sensibilisation, et le Comité de la retraite. M. Robert Poirier a été élu président du Conseil pour la première fois le 20 août 2015. À l'heure où nous rédigeons le présent rapport, il occupe toujours ces fonctions.

Exercice – Du 1^{er} au 31 décembre 2019 (comparaison avec 2018)

État consolidé du résultat net et du résultat global (États financiers – Page 3)

Les produits d'exploitation totaux ont atteint 61 013 \$ en 2019, soit un montant légèrement supérieur (de 984 \$) à celui enregistré en 2018 (60 029 \$). Les charges d'exploitation ont quant à elles diminué de 379 \$ en 2019 par rapport à 2018 (36 740 \$, contre 37 119 \$).

Les revenus comptabilisés comme provenant des opérations portuaires, de la Marina de l'avant-port, de l'aéroport et des Biens et autres (abstraction faite des FAA) se sont chiffrés à 45 643 \$ en 2019, contre 42 476 \$ en 2018 – ils ont donc augmenté de 3 167 \$. C'est essentiellement les revenus du Port qui sont à l'origine de cette hausse, car ils ont augmenté de 2 534 \$ d'une année sur l'autre. Les revenus de la Marina ont progressé de 247 \$, ceux de l'Aéroport Billy Bishop de 170 \$ et ceux des Biens de 67 \$. Les produits tirés de placements ont augmenté de 149 \$.

Les dépenses liées aux salaires et avantages du personnel ont totalisé 13 834 \$ en 2019, soit 333 \$ de moins qu'en 2018. Les dépenses consacrées aux réparations et à l'entretien effectués pour l'Administration portuaire ont connu une légère hausse de 73 \$, passant de 6 654 \$ en 2018 à 6 727 \$ en 2019.

Les dépenses consacrées au paiement des honoraires professionnels et de consultation se sont chiffrées à 1 379 \$ en 2019, ce qui représente une réduction de 716 \$ principalement attribuable à la baisse des coûts de gestion des effectifs en 2019. L'impôt foncier net a diminué, passant de 52 \$ en 2018 à 38 \$ en 2019. Les autres charges d'exploitation et d'administration ont augmenté de 611 \$, notamment en raison des frais de déménagement – en effet, en 2019, PortsToronto a déménagé son siège social du 60, rue Harbour au 207, Queens Quay Ouest.

(En milliers de dollars)

Veillez utiliser la note n° 16 (page 43) comme référence pour l'analyse qui suit.

En 2019, les quatre principales unités commerciales de l'Administration portuaire de Toronto ont été rentables. Le bénéfice net tiré des activités d'exploitation comprend les FAA perçus auprès des passagers qui embarquent/passagers au départ à l'aéroport. Le nombre total de passagers embarqués et débarqués (compte non tenu des passagers en correspondance) a diminué d'un peu plus de 1 % en 2019 par rapport à 2018.

Opérations portuaires

Les recettes du port proviennent des opérations menées sur la propriété des terminaux maritimes et comprennent les frais de service aux terminaux, ainsi que les frais liés aux services de conteneurs, d'accostage et autres services aux navires. En outre, le terminal pour navires de croisière génère lui aussi des recettes, tirées notamment des loyers et des frais perçus auprès des bateaux de croisière. Côté eau, des droits d'utilisation du port sont acquittés par les bateaux d'excursion et les bateaux nolisés, tandis les gros navires industriels se voient imposer des droits de cargaison. Enfin, le Service des travaux et des services environnementaux tire des recettes des services fournis aux usagers du port et autres clients.

Pour 2019, le résultat d'exploitation des opérations portuaires est un bénéfice net de 5 237 \$. Cela représente une augmentation de 1 592 \$ par rapport à 2018, une différence qui s'explique par la hausse des recettes tirées des biens immobiliers (loyers), de l'entreposage et des services de travaux en 2019. Les dépenses ont été plus élevées en raison de l'accroissement des coûts de la main-d'œuvre et du matériel d'exploitation. Le tonnage portuaire total s'est chiffré à 2 297 029¹ tonnes en 2019, contre 2 179 795¹ en 2018, mettant en lumière la constance du rendement du port d'une année sur l'autre.

Marina de l'avant-port

La Marina de l'avant-port a continué d'afficher un rendement constant; elle a en effet enregistré en 2019 un bénéfice net de 1 818 \$, ce qui ne représente qu'une légère baisse (-86 \$) par rapport aux 1 904 \$ de 2018.

En 2019, le taux d'occupation est passé juste au-dessus des 88 % pour les postes à quai durant l'été, et est resté de 100 % pour les sites d'hivernage extérieurs et intérieurs. Le taux de renouvellement annuel de la clientèle est resté très bas en 2019.

Outre l'accostage et l'entreposage, la marina propose des services d'alimentation à quai, de vidange, de lavage à pression, d'alimentation en eau douce et de vente de carburant et autres produits. Elle met également à disposition un portique de transbordement d'une capacité de 50 tonnes pour le hissage et le lancement des bateaux, et assure la prestation de services de mâtage et de démâtage.

Les recettes de la Marina de l'avant-port ont augmenté de 247 \$, ce qui s'explique avant tout par le fait que les frais d'entreposage estival et hivernal étaient plus élevés en 2019 qu'en 2018. Une deuxième

¹ Chiffres réels, non arrondis au millier de dollars le plus proche.

(En milliers de dollars)

installation chauffée dédiée à l'entreposage des bateaux a été ajoutée, et elle est toujours pleinement exploitée. Les hausses tarifaires et la tendance des plaisanciers à opter pour de plus gros bateaux continuent à doper les chiffres des recettes.

Les dépenses ont augmenté de 333 \$ entre 2018 et 2019, en raison de la hausse des coûts de main-d'œuvre, des charges d'exploitation et du coût des travaux d'entretien et de réparation.

Aéroport Billy Bishop de Toronto

En 2019, le développement des opérations aéroportuaires s'est poursuivi dans le cadre d'une stratégie de gestion de la croissance. À l'Aéroport, les deux principales sources de recettes sont (a) les droits d'exploitation de l'aéroport imposés aux transporteurs réguliers en fonction des créneaux qui leur sont attribués et de l'usage qu'ils en font, et (b) les FAA de 15 \$ (ils s'élevaient à 20 \$ jusqu'au 31 mars 2018) perçus auprès de chaque passager embarqué. Les FAA servent à financer l'actuel programme de dépenses en immobilisations de l'Aéroport, y compris le paiement des intérêts sur les emprunts bancaires existants et les paiements mensuels de services concernant le tunnel piétonnier. Il convient de noter que les FAA sont des revenus affectés qui ne peuvent être utilisés que pour financer les projets d'investissement et les dépenses en capital de l'aéroport.

La stabilité des volumes de passagers en 2019 et l'activité continue ont permis à l'Aéroport Billy Bishop d'enregistrer d'importantes recettes (41 676 \$ en 2019, contre 43 689 \$ en 2018). La réduction des FAA est le principal facteur expliquant cette baisse de recettes d'une année sur l'autre.

Côté dépenses, une baisse de 569 \$ a été enregistrée en 2019. Le montant des frais de sécurité et des honoraires professionnels et de consultation a diminué, mais cette diminution a été en partie compensée par une hausse des frais de bureau et des frais généraux.

Biens et autres

Les Biens et autres ont généré un bénéfice net de 256 \$ en 2019, ce qui représente une augmentation de 93 \$ par rapport à 2018, hausse essentiellement due au fait que des contrats de licence ont été conclus avec Waterfront Toronto pour les besoins des projets de restitution à l'état naturel de l'embouchure de la rivière Don et de protection contre les inondations.

Placements

En 2019, les produits tirés de placements ont connu une légère hausse de 149 \$ par rapport à 2018.

Services généraux

Les Services généraux soutiennent les opérations de l'Administration portuaire en fournissant un soutien administratif général et toutes sortes de services : services à la haute direction, services relatifs aux finances, services de comptabilité, services de ressources humaines, services de communication, services de technologie de l'information, services juridiques, services de gestion des risques, services de promotion et services de soutien au fonctionnement du Conseil d'administration. Les frais généraux

(En milliers de dollars)

de l'Administration portuaire n'étant pas liés à une opération particulière sont imputés aux Services généraux.

Les dépenses des Services généraux ont diminué de 1 059 \$ en 2019, d'une part en raison d'une baisse des dépenses liées aux affaires publiques cette année-là et, d'autre part, grâce aux économies résultant des dépenses de rattrapage engagées en 2018 en lien avec d'autres services passés.

Paiements en remplacement d'impôts à la Ville de Toronto (voir la note n° 9 des États financiers vérifiés de 2019)

Depuis le 30 octobre 2017, la réglementation provinciale impose à l'Administration portuaire le versement de PERI pour l'Aéroport Billy Bishop. L'Administration verse à la Ville de Toronto ces paiements concernant l'aéroport, paiements dont le montant est calculé sur la base d'un tarif par passager.

Sur les 18 administrations portuaires fédérales du Canada, l'Administration portuaire est l'une de celles qui versent le montant de PERI le plus élevé (sous forme d'un pourcentage de ses produits bruts) – en effet, elle se classait au deuxième rang sur la liste d'après les rapports de 2018. En 2019, le montant des PERI se chiffrait à 3 133 \$, contre 3 155 en 2018.

Autres éléments

Les éléments restants – comprenant l'amortissement, les charges d'intérêts, la charge liée aux produits bruts, et la tranche inefficace du swap de taux d'intérêt – sont déduits afin d'obtenir le bénéfice net pour l'exercice.

Le profit (ou la perte) sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace et le profit (ou la perte) lié(e) à la réévaluation des avantages futurs du personnel sont ensuite ajoutés, opération qui permet d'obtenir le bénéfice global pour l'exercice.

État consolidé des variations des capitaux propres (États financiers – Page 4)

L'état des variations des capitaux propres affichait un solde d'ouverture des capitaux propres de 220 471 \$ au 1^{er} janvier 2018, avec un cumul des autres éléments du résultat global (gain) de 11 333 \$. Le solde de clôture au 31 décembre 2018 comprenait le bénéfice net pour l'exercice de 3 525 \$, plus un profit de 951 \$ lié à la réévaluation des avantages futurs du personnel, plus un amortissement de 91 \$ de la perte cumulée sur l'intérêt dérivé, moins la perte de 39 \$ sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace, pour un solde de clôture des capitaux propres de 224 999 \$ au 31 décembre 2018. L'amortissement de 91 \$ est inclus dans la perte sur le swap de taux d'intérêt dans l'État du résultat net et du résultat global.

Le solde de clôture au 31 décembre 2019 comprenait le bénéfice net pour l'exercice de 3 531 \$, moins une perte 1 044\$ liée à la réévaluation des avantages futurs du personnel, plus un amortissement de 91 \$ de la perte cumulée sur l'intérêt dérivé, moins la perte de 184\$ sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace, pour un solde de clôture des capitaux propres de 227 393 \$ au 31 décembre 2019.

(En milliers de dollars)

L'amortissement de 91 \$ est inclus dans le profit sur le swap de taux d'intérêt dans l'État du résultat net et du résultat global.

État consolidé de la situation financière (États financiers – Page 5)

La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme sont séparés en deux catégories, l'une correspondant aux actifs non affectés à l'usage d'une unité commerciale, et l'autre regroupant les actifs soumis à restrictions (FAA), qui ne peuvent être utilisés que pour les dépenses en capital de l'Aéroport Billy Bishop. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme sont passés d'un total de 62 910 \$ fin 2018 à un total de 79 800 \$ au 31 décembre 2019, ce qui représente une hausse de 16 890 \$. Cela tient principalement à la diminution des placements à long terme. La trésorerie et les équivalents de trésorerie entrant dans la catégorie des actifs soumis à restrictions (FAA) sont passés d'un total de 2 268 \$ fin 2018 à un total de 1 869 \$ au 31 décembre 2019, ce qui représente une baisse de 399 \$. Une analyse de l'état des flux de trésorerie est présentée ci-après.

Le montant des débiteurs a augmenté, passant de 8 597 \$ fin 2018 à 9 723 \$ fin 2019. Le classement par antériorité des débiteurs est fourni à la page 24 (note n° 3) des États financiers vérifiés. La hausse de 1 126 \$ constatée est essentiellement due au fait que les recettes du Port ont augmenté vers la fin de l'année 2019.

L'Administration portuaire détient deux billets à recevoir d'une valeur comptable de 8 282 \$ (2018 - 16 318 \$) et d'une valeur nominale de 8 667 \$ (2018 - 17 333 \$) liés à la vente – à Oxford Properties Group et à l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada – de la propriété située au coin du 30, rue Bay et du 60, rue Harbour. Il s'agit de billets ne portant pas intérêt, payables en montants annuels égaux de 8 667 \$ dus le 1^{er} mai de chacune des années de la période triennale arrivant à échéance le 1^{er} mai 2020.

Entre le 31 décembre 2018 et le 31 décembre 2019, la valeur des stocks a augmenté de 1 \$ et les charges payées d'avance de 484 \$.

Les placements à long terme étaient de 997 \$ à la fin de l'année 2019, un montant inférieur à celui de 13 086 \$ enregistré au 31 décembre 2018.

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont une nouveauté résultant de l'adoption de la norme IFRS 16. La note n°5, à la page 29, contient de plus amples détails à ce sujet.

Des précisions sont fournies sur les immobilisations aux pages 30 et 31 (note n° 6). La valeur des immobilisations a augmenté de 14 584 \$ en 2019 et, du point de vue de la valeur comptable nette, l'augmentation a atteint 2 043 \$ après prise en compte de l'amortissement, des aliénations, et du financement externe des projets d'investissement.

(En milliers de dollars)

L'augmentation brute se décompose comme suit :

Opérations portuaires	4 511 \$
Marina de l'avant-port	307 \$
Aéroport Billy Bishop de Toronto	8 734 \$
Biens et autres	<u>1 032 \$</u>
Total	<u>14 584 \$</u>

Les dépenses en capital ont été légèrement moins élevées en 2019 qu'en 2018. En 2019, ces dépenses ont notamment servi à financer le raccordement d'un bâtiment des terminaux maritimes à l'installation de traitement des eaux usées, mais aussi le nouveau bureau de sécurité de l'Aéroport Billy Bishop et son centre des opérations d'urgence, ainsi que l'espace de l'Administration portuaire dans le bâtiment administratif de Porter et le système de contrôle des bagages enregistrés de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

L'amortissement affecté à l'exploitation au fil des ans est déduit des immobilisations, tout comme les montants reçus de diverses sources pour le financement d'immobilisations.

Le montant des créditeurs et des charges à payer a augmenté de 637 \$ entre 2018 et 2019.

La juste valeur du swap de taux d'intérêt représente le solde de clôture à la suite de la diminution de 2 \$ de la moins-value en 2019.

La tranche courante des emprunts bancaires est le principal montant à rembourser au cours de l'exercice suivant – en l'occurrence 2020.

En 2019, les produits comptabilisés d'avance ont diminué de 91 \$ par rapport à 2018. Ce passif comprend le montant des produits comptabilisés d'avance par la Marina pour des services que l'Administration portuaire fournira à ses clients au cours de l'exercice suivant, ainsi que les montants reçus d'avance pour les permis exigés dans le havre et à titre de loyers.

Les emprunts bancaires sont décrits aux pages 36 et 37 (note n°8[a]).

Des précisions sur les obligations locatives sont fournies dans la note n° 5, à la page 29.

Le passif au titre de la concession du tunnel piétonnier est décrit dans la note n° 15, à la page 42.

Les passifs au titre des avantages du personnel correspondent au passif constaté pour les régimes d'avantages de l'Administration portuaire, et sont décrits aux pages 32 à 35 (note n° 7).

Les capitaux propres correspondent à la différence entre les actifs et les passifs. Les capitaux propres ont augmenté de 2 394 \$ en 2019, comme on peut le voir dans l'État des variations des capitaux propres à la page 4.

L'Administration portuaire dispose d'importantes liquidités financières, et son ratio de liquidité générale (total des actifs courants divisé par le total des passifs courants) était de 6,23 au 31 décembre 2019. Ce ratio est supérieur à celui qu'elle affichait au 31 décembre 2018 (5,26).

(En milliers de dollars)

Le ratio de résultat financier a légèrement diminué en 2019. La marge bénéficiaire (total du bénéfice net divisé par le total des produits bruts) était en effet de 5,8 % en 2019, contre 5,9 % en 2018.

Tableau consolidé des flux de trésorerie (États financiers – Page 6)

Le Tableau des flux de trésorerie commence par le bénéfice net indiqué dans l'État du résultat net et du résultat global, et y réintègre ou en déduit les éléments sans effet sur la trésorerie. Ces éléments sont l'amortissement, la charge au titre des avantages futurs du personnel, la cotisation de l'employeur aux régimes d'avantages futurs, les charges d'intérêts compensées par les intérêts versés aux banques, le profit ou la perte sur le dérivé désigné comme couverture de flux de trésorerie, et la trésorerie soumise à restrictions (FAA). Un montant est ensuite ajouté ou déduit pour le fonds de roulement hors trésorerie. En 2019, ce montant a entraîné une baisse de l'encaisse de 1 065 \$. Cela s'explique par la hausse de 1 126 \$ du montant des débiteurs, la hausse de 1 \$ de la valeur des stocks, la hausse de 484 \$ du montant des charges payées d'avance et la baisse de 91 \$ des produits comptabilisés d'avance, compensées par la hausse de 637 \$ du montant des créditeurs.

Les activités d'investissement et de financement sont ensuite énumérées. Les activités d'investissement comprennent le remboursement reçu sur le billet à recevoir, la diminution des placements à court et long terme, et l'acquisition des immobilisations mentionnées plus haut. Les activités de financement comprennent des éléments liés au tunnel piétonnier, aux emprunts bancaires et aux paiements comptants pour la tranche principale des obligations locatives.

Au final, la trésorerie et les équivalents de trésorerie ont augmenté de 1 267 \$ en 2019, passant d'un total de 17 616 \$ à un total de 18 883 \$. L'importante augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie entre 2018 et 2019 a entraîné une diminution de 12 089 \$ des placements à long terme, car un montant plus important est investi en placements à court terme, en raison des tendances en matière de taux d'intérêt. En date du 31 décembre 2019, dans le cadre de l'accord relatif au projet du tunnel piétonnier, l'Administration portuaire affichait un montant seuil payé d'avance – Dépôt au titre du tunnel de 8 291 \$. L'Administration portuaire continue d'investir ses ressources de trésorerie dans des projets d'amélioration de l'infrastructure et dans des initiatives profitant à l'ensemble de ses opérations commerciales.

Viabilité financière



États financiers consolidés de l'Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2019

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	7-44

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 2019, 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 2019, 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 27 mai 2020

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

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

	2019	2018
Notes	\$	\$
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	45 643	42 476
Frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	15 370	17 553
	61 013	60 029
Charges d'exploitation		
Salaires et avantages du personnel	13 834	14 167
Réparations et entretien	6 727	6 654
Honoraires professionnels et de consultation	1 379	2 095
Impôt foncier, montant net	38	52
Autres charges d'exploitation et d'administration	14 762	14 151
	36 740	37 119
Bénéfice tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :		
	24 273	22 910
Paiements en remplacement d'impôts	(3 133)	(3 155)
Amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations	(9 604)	(8 065)
Charges d'intérêts	(5 061)	(5 277)
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	(2 117)	(1 947)
Charge liée aux produits bruts – frais d'améliorations aéroportuaires	(922)	(1 053)
Profit sur le swap de taux d'intérêt - tranche inefficace	95	112
	3 531	3 525
Bénéfice net pour l'exercice		
Variations de la juste valeur des swaps de taux d'intérêt liées à la comptabilité de couverture – (perte) sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace	(184)	(39)
(Perte) profit lié(e) à la réévaluation des avantages futurs du personnel	(1 044)	951
	(1 228)	912
Autres éléments (de perte globale) de bénéfice global		
	2 303	4 437

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 2019
 (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 2018		209 138	11 333	220 471
Bénéfice net		3 525	-	3 525
Profit lié à la réévaluation des avantages futurs du personnel	7	-	951	951
Amortissement de la perte cumulée sur le swap de taux d'intérêt dérivé	8 b)	-	91	91
Perte sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	-	(39)	(39)
Solde au 31 décembre 2018		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 le swap de taux d'intérêt dérivé	8 b)	-	91	91
Perte sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	-	(184)	(184)
Solde au 31 décembre 2019		216 194	11 199	227 393

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Administration portuaire de Toronto
État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	2019 \$	2018 \$
Actifs			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		18 883	1 267
Placements à court terme		60 917	61 643
Trésorerie et équivalents de trésorerie – soumis à restrictions (FAA)	4 et 10	1 869	2 268
Débiteurs (montant net)		9 723	8 597
Billet à recevoir – bien 30 Bay/60 Harbour		8 282	8 403
Stocks		26	25
Montant seuil payé d’avance – dépôt au titre du tunnel	15	8 291	8 401
Charges payées d’avance		1 279	795
		109 270	91 399
Actifs non courants			
Placements à long terme		997	13 086
Billet à recevoir – bien 30 Bay/60 Harbour		–	7 915
Actifs au titre de droits d’utilisation	5	3 340	–
Immobilisations	6	232 397	230 354
		346 004	342 754
Passifs			
Passifs courants			
Créditeurs et charges à payer		10 390	9 753
Juste valeur du swap de taux d’intérêt		172	174
Tranche courante des emprunts bancaires	8	2 280	3 125
Tranche courante de l’obligation locative	5	297	–
Tranche courante du passif au titre de la concession du tunnel piétonnier	4 et 15	2 809	2 643
Produits comptabilisés d’avance		1 594	1 685
		17 542	17 380
Passifs non courants			
Emprunts bancaires	8	30 753	32 347
Obligation locative	5	3 083	–
Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier	4 et 15	60 156	62 966
Avantages futurs du personnel	7	7 077	5 062
		101 069	100 375
		118 611	117 755
		227 393	224 999
		346 004	342 754
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 2019
 (en milliers de dollars canadiens)

Notes	2019 \$	2018 \$
Activités d'exploitation		
Bénéfice net pour l'exercice	3 531	3 525
Ajustements au titre des éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement de l'escompte sur le billet à recevoir	(631)	(871)
Amortissement d'immobilisations	6 9 401	8 065
Amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation	5 203	-
Charge au titre des avantages futurs du personnel	7 2 238	3 389
Cotisation de l'employeur aux régimes d'avantages futurs du personnel	7 (1 267)	(1 349)
Charges d'intérêts	5 061	5 277
Profit sur le swap de taux d'intérêt – tranche inefficace	8 (95)	(112)
Intérêts versés aux banques	(1 120)	(1 178)
Intérêts payés sur le passif au titre de la concession du tunnel piétonnier	(3 941)	(4 098)
Trésorerie soumise à restrictions (FAA)	399	5 105
	13 779	17 753
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie liés aux activités d'exploitation	(1 065)	(1 178)
	12 714	16 575
Activités d'investissement		
Remboursement reçu sur le billet à recevoir	8 667	8 667
Diminution (augmentation) des placements à court terme	726	(26 205)
Diminution (augmentation) des placements à long terme	12 089	(6 597)
Acquisition d'immobilisations	(11 444)	(15 157)
	10 038	(39 292)
Activités de financement		
Montant seuil payé d'avance – dépôt au titre du tunnel piétonnier	110	(158)
Obligations locatives	(163)	-
Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier	(2 644)	(2 486)
Remboursements de capital sur l'emprunt bancaire	8 (2 439)	(3 095)
	(5 136)	(5 739)
Augmentation (diminution) de la situation de trésorerie	17 616	(28 456)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	1 267	29 723
Total de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	18 883	1 267
La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les éléments suivants :		
Trésorerie	1 329	897
Équivalents de trésorerie	17 554	370
	18 883	1 267

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 a été relocalisé au 207 Queens Quay West, Toronto (Ontario) le 1^{er} mai 2019.

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 The 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 publique 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 l'envoi de cargaisons, de conteneurs, des services connexes 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, qui se rapporte à 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 27 mai 2020.

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 2019. Le 8 mars 2012, l'Administration portuaire a constitué une nouvelle entité, 2315155 Ontario Inc., afin de louer une partie des silos de Canada Malting adjacents au tunnel piétonnier. L'Administration portuaire détient la totalité de 2315155 Ontario Inc. et ses résultats sont inclus dans les présents états financiers consolidés.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Mode de présentation

Les états financiers consolidés sont 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 2019, 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 2019, 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 applique les dispositions d'IAS 39 en matière de comptabilité de couverture. 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 détenus au 31 décembre 1974 sont évalués à des valeurs d'expertise qui ont été déterminées en 1967, à l'exception des terrains assortis de contrats de location à long terme ou qui étaient autrement grevés d'une charge à cette date. Les terrains acquis depuis 1974 sont inscrits au coût.

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.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

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, construite ou acquière des actifs non courants, sont comptabilisés en tant que financement des immobilisations, déduits des immobilisations dans l'état de la situation financière consolidé et transférés en résultat net sur une base systématique et rationnelle sur les durées d'utilité des actifs connexes.

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 2019, 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.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Contrats de location (suite)

b) L'Administration portuaire en tant que preneur (suite)

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.

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. À compter de 2018, l'Administration portuaire a établi d'autres avantages futurs du personnel pour 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.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Avantages futurs du personnel (suite)

- 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.
- 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.

2. Principales méthodes comptables (suite)*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

*Adoption de normes nouvelles et révisées**Normes IFRS nouvelles et modifiées en vigueur pour l'exercice considéré**Incidence de l'application initiale d'IFRS 16, Contrats de location*

Au cours de l'exercice considéré, l'Administration portuaire a appliqué IFRS 16 (publiée par l'IASB en janvier 2016), qui est en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019.

IFRS 16 introduit de nouvelles exigences ou modifie les exigences en matière de comptabilisation des contrats de location. La norme apporte des modifications importantes à la comptabilisation par le preneur en supprimant la distinction entre les contrats de location simple et les contrats de location-financement, et elle exige la comptabilisation d'un actif au titre du droit d'utilisation et d'une obligation locative à la date de début de tous les contrats de location, sauf les contrats de location à court terme et les contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur. Contrairement à la comptabilisation par le preneur, les exigences relatives à la comptabilisation par le bailleur demeurent essentiellement inchangées. Des renseignements sur ces nouvelles exigences sont présentés à la note 2, à la rubrique Contrats de location. L'incidence de l'adoption d'IFRS 16 sur les états financiers consolidés de l'Administration portuaire est décrite ci-dessous.

La date initiale d'application d'IFRS 16 par l'Administration portuaire est le 1^{er} janvier 2019. L'Administration portuaire a adopté IFRS 16 en vertu de la méthode rétrospective modifiée, et cette adoption n'a pas eu d'incidence significative sur l'état consolidé de la situation financière à la date d'adoption. L'Administration portuaire a également appliqué la mesure de simplification offerte au moment de la transition à IFRS 16 permettant de ne pas réévaluer si un contrat est ou contient un contrat de location, et de s'appuyer sur son évaluation précédente effectuée en appliquant IAS 17 et l'International Financial Reporting Interpretations Committee 4 afin de déterminer si un accord contient un contrat de location.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Adoption de normes nouvelles et révisées (suite)

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

Incidence sur la comptabilisation par le bailleur

IFRS 16 n'entraîne pas de modification importante de la manière dont le bailleur comptabilise les contrats de location. En vertu d'IFRS 16, le bailleur continue de classer les contrats de location en tant que contrats de location-financement ou contrats de location simple et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location.

Cependant, IFRS 16 est venue modifier et élargir les informations à fournir, plus particulièrement à l'égard de la manière dont le bailleur gère les risques découlant de son droit résiduel sur les actifs loués.

En vertu d'IFRS 16, le bailleur intermédiaire doit comptabiliser le contrat de location principal et le contrat de sous-location comme deux contrats distincts. Le bailleur intermédiaire doit classer le contrat de sous-location comme un contrat de location-financement ou un contrat de location simple par rapport à l'actif au titre du droit d'utilisation issu du contrat de location principal (et non par rapport au bien sous-jacent, comme c'était le cas en vertu d'IAS 17).

Cette modification n'a eu aucune incidence sur l'Administration portuaire étant donné qu'elle n'avait conclu aucun contrat de sous-location pour lequel elle était bailleur.

Incidence sur la comptabilisation par le preneur

i) Anciens contrats de location simple

IFRS 16 modifie la façon dont l'Administration portuaire comptabilise les contrats de location auparavant classés à titre de contrats de location simple en vertu d'IAS 17, qui étaient comptabilisés hors bilan.

En appliquant IFRS 16 pour tous les contrats de location (sauf pour ce qui est indiqué ci-après), l'Administration portuaire :

- a) comptabilise les actifs au titre de droits d'utilisation et les obligations locatives dans l'état consolidé de la situation financière, lesquels sont initialement évalués à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs;
- b) comptabilise en résultat net l'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation et les intérêts sur les obligations locatives;
- c) sépare le total de la trésorerie versée en une part de capital (présentée dans les activités de financement) et une part d'intérêts (présentée dans les activités de financement) dans le tableau consolidé des flux de trésorerie.

Les avantages incitatifs à la location (p. ex. les périodes de location gratuite) sont comptabilisés dans le cadre de l'évaluation des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives, tandis qu'en vertu d'IAS 17, ils donnaient lieu à la comptabilisation d'un avantage incitatif à la location, amorti à titre de réduction de la charge locative, généralement selon la méthode linéaire.

En vertu d'IFRS 16, les actifs au titre de droits d'utilisation sont soumis à un test de dépréciation conformément à IAS 36.

L'Administration portuaire a choisi de comptabiliser une charge locative selon la méthode linéaire, comme le permet IFRS 16, pour les contrats de location à court terme (d'une durée 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).

2. Principales méthodes comptables (suite)

Adoption de normes nouvelles et révisées (suite)

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

Incidence sur la comptabilisation par le preneur (suite)

i) Anciens contrats de location simple (suite)

Cette modification n'a pas eu d'incidence significative sur les états financiers consolidés de l'Administration portuaire à la date d'adoption, étant donné qu'elle n'avait conclu aucun contrat de location autre que des contrats de location à court terme et des contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur à cette date.

ii) Anciens contrats de location-financement

Les principales différences entre IFRS 16 et IAS 17 à l'égard des contrats auparavant classés comme des contrats de location-financement résident dans l'évaluation des garanties de valeur résiduelle données au bailleur par le preneur. IFRS 16 exige en effet que l'Administration portuaire comptabilise uniquement les sommes qu'elle s'attend à devoir payer au bailleur au titre des garanties de valeur résiduelle en tant que composante de l'obligation locative, plutôt que le montant maximal garanti comme l'exigeait IAS 17. Cette modification n'a pas eu d'incidence significative sur les états financiers consolidés de l'Administration portuaire, étant donné qu'elle n'avait conclu aucun contrat classé à titre de contrat de location-financement.

Modifications de normes et d'interprétations IFRS entrant en vigueur au cours de l'exercice considéré

Au cours de l'exercice considéré, l'Administration portuaire a appliqué certaines modifications de normes et d'interprétations IFRS publiées par l'IASB et entrant en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. L'adoption de ces normes et interprétations n'a pas eu d'incidence significative sur les informations à fournir ou sur les montants présentés dans ces états financiers.

Modifications d'IFRS 9, Clauses de remboursement anticipé prévoyant une compensation négative

L'Administration portuaire a appliqué les modifications d'IFRS 9 pour la première fois au cours de l'exercice considéré. Les modifications d'IFRS 9 précisent que pour déterminer si une clause de remboursement anticipé correspond uniquement à des remboursements de principal et des versements d'intérêts, la partie qui exerce l'option peut payer ou recevoir une somme raisonnable en compensation du remboursement anticipé, quelle que soit la raison du remboursement anticipé. Autrement dit, les actifs financiers assortis de caractéristiques de remboursement anticipé prévoyant une compensation négative peuvent quand même remplir le critère de correspondance à des remboursements de principal et des versements d'intérêts uniquement.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Améliorations annuelles des normes IFRS – Cycle 2015-2017 concernant les modifications d'IFRS 3, Regroupements d'entreprises, d'IFRS 11, Partenariats, d'IAS 12, Impôts sur le résultat, et d'IAS 23, Coûts d'emprunt

L'Administration portuaire a appliqué les modifications prévues par les Améliorations annuelles des IFRS – Cycle 2015-2017 pour la première fois au cours de l'exercice considéré. Les Améliorations annuelles prévoient des modifications de quatre normes :

IAS 12, Impôts sur le résultat

Les modifications précisent que l'Administration portuaire doit comptabiliser les conséquences fiscales des dividendes en résultat net, dans les autres éléments du résultat global ou en capitaux propres, selon le poste dans lequel elle a comptabilisé les transactions qui ont généré les bénéfices distribuables à l'origine, et ce peu importe si des taux d'imposition différents s'appliquent aux bénéfices distribués et non distribués.

Étant donné que l'Administration portuaire est une entité non imposable, l'adoption de cette norme n'a eu aucune incidence sur elle.

IAS 23, Coûts d'emprunt

Les modifications précisent que si un emprunt demeure impayé une fois que l'actif connexe est prêt pour son utilisation ou sa vente prévue, cet emprunt est alors pris en compte dans les fonds qu'une entité emprunte de façon générale aux fins du calcul du taux de capitalisation des emprunts généraux.

IFRS 3, Regroupements d'entreprises

Les modifications précisent que lorsqu'une l'Administration portuaire obtient le contrôle d'une entreprise qui est une entreprise commune, elle doit appliquer les dispositions relatives aux regroupements d'entreprises réalisés par étapes, et notamment réévaluer les intérêts qu'il détenait précédemment dans l'entreprise commune à la juste valeur. Les intérêts détenus précédemment qui doivent être réévalués comprennent tous les actifs, les passifs et le goodwill non comptabilisés liés à l'entreprise commune.

IFRS 11, Partenariats

Les modifications précisent que lorsqu'une partie qui a des intérêts dans une entreprise commune qui constitue une entreprise sans toutefois exercer un contrôle conjoint sur celle-ci obtient le contrôle conjoint de l'entreprise commune, l'Administration portuaire ne réévalue pas ses intérêts détenus précédemment dans l'entreprise commune.

Modifications d'IAS 19, Avantages du personnel – Modification, réduction ou liquidation d'un régime

L'Administration portuaire a appliqué ces modifications d'IAS 9 pour la première fois au cours de l'exercice considéré. Les modifications précisent que le coût des services passés (ou le profit ou la perte résultant d'une liquidation) est calculé en évaluant le passif (l'actif) au titre des prestations définies sur la base d'hypothèses mises à jour et en comparant les prestations accordées et les actifs du régime avant et après sa modification (ou réduction ou liquidation), mais sans tenir compte de l'effet du plafond de l'actif (qui peut survenir lorsque le régime à prestations définies affiche un excédent). IAS 19 précise désormais que la variation de l'effet du plafond de l'actif qui peut résulter de la modification du régime (ou de sa réduction ou liquidation) est déterminé en un deuxième temps et est comptabilisé de la manière ordinaire dans les autres éléments du résultat global.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Modifications d'IAS 19, Avantages du personnel – Modification, réduction ou liquidation d'un régime (suite)

Les paragraphes qui portent sur l'évaluation du coût des services rendus au cours de la période et des intérêts nets sur le passif (l'actif) net au titre des prestations définies ont aussi été modifiés. L'Administration portuaire est désormais tenue d'utiliser les hypothèses mises à jour dans le cadre de cette réévaluation pour déterminer le coût des services rendus au cours de la période et les intérêts nets pour la portion restante de la période de présentation de l'information financière après la modification du régime. Dans le cas des intérêts nets, les modifications précisent que pour la période qui suit la modification du régime, les intérêts nets sont calculés en multipliant le passif (l'actif) net au titre des prestations définies réévalué selon le paragraphe 99 d'IAS 19 par le taux d'actualisation utilisé dans la réévaluation, en tenant également compte de l'effet des paiements de cotisations et de prestations sur le passif (l'actif) net au titre des prestations définies.

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
IFRS 10 et IAS 28 (modifications)	Vente ou apport d'actifs entre un investisseur et une entreprise associée ou une coentreprise
Modifications d'IFRS 3	Définition d'une entreprise
Modifications d'IAS 1 et d'IAS 8	Définition du terme « significatif »
Cadre contextuel	Modifications des références au Cadre conceptuel dans les normes IFRS

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'IAS 1 et d'IAS 8 – Définition du terme « significatif »

Les modifications visent à faciliter la compréhension de la définition du terme « significatif » dans la norme IAS 1 et ne sont pas destinées à changer le concept sous-jacent d'importance relative dans les normes IFRS. Le concept d'« obscurcissement » des informations significatives par la communication d'informations non significatives a été inclus dans la nouvelle définition.

Le seuil pour l'importance relative qui influence les utilisateurs a été modifié, passant de « peut influencer » à « on peut raisonnablement s'attendre à ce que [...] influence ».

La définition du terme « significatif » dans IAS 8 a été remplacée par un renvoi à la définition du terme « significatif » d'IAS 1. En outre, l'IASB a modifié le Cadre conceptuel et d'autres normes qui contiennent une définition du terme « significatif » ou qui mentionnent le terme « significatif » afin d'assurer la cohérence.

Les modifications doivent être appliquées de façon prospective pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2020. L'adoption anticipée est permise.

2. Principales méthodes comptables (suite)

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

Modifications des références au Cadre conceptuel dans les normes IFRS

En plus du Cadre conceptuel révisé, entré en vigueur à sa publication le 29 mars 2018, l'IASB a également publié le document Modifications des références au Cadre conceptuel dans les normes IFRS, qui renferme des modifications d'IFRS 2, d'IFRS 3, d'IFRS 6, d'IFRS 14, d'IAS 1, d'IAS 8, d'IAS 34, d'IAS 37, d'IAS 38, d'IFRIC 12, d'IFRIC 19, d'IFRIC 20, d'IFRIC 22 et de SIC-32.

Toutefois, ces modifications ne mettent pas toutes à jour les références au Cadre et les extraits de celui-ci dans ces prises de position pour qu'ils fassent référence au Cadre conceptuel révisé. Certaines prises de position sont uniquement mises à jour pour indiquer la version du Cadre à laquelle elles font référence (le Cadre de l'IASB adopté par l'IASB en 2001, le Cadre de l'IASB de 2010 ou le nouveau Cadre révisé de 2018) ou pour indiquer que les définitions dans la norme n'ont pas été mises à jour pour refléter les nouvelles définitions élaborées dans le Cadre conceptuel révisé.

Les modifications, lorsque les normes ont bel et bien été modifiées, s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2020. Une application anticipée est permise.

Utilisation d'estimations et principaux domaines faisant appel au jugement

La préparation d'états financiers selon les 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, les débiteurs, la durée d'utilité des immobilisations, 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 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.

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.

2. Principales méthodes comptables (suite)

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

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. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, la direction a adopté le modèle des pertes de crédit attendues conformément à IFRS 9, ce qui n'a entraîné aucun ajustement des charges auparavant comptabilisées.

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 2019.

Avantages futurs du personnel

Les besoins en matière de capitalisation sont établis en fonction des évaluations actuarielles annuelles.

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.

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.

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 2019, par niveau.

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

Le tableau qui suit présente un sommaire du classement de la juste valeur au 31 décembre 2018, par niveau.

	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
	\$	\$	\$	\$
Passifs financiers				
Swap de taux d'intérêt	—	174	—	174

Aucun instrument financier n'a été transféré entre les niveaux 1 et 2 en 2019 et en 2018.

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

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 :

	2019	2018
	\$	\$
Créances clients		
Courantes	8 536	7 893
Non réglées depuis 31 à 90 jours	966	376
Non réglées depuis plus de 90 jours	390	454
	9 892	8 723
Autres	22	34
	9 914	8 757
Correction de valeur pour créances douteuses	(191)	(160)
	9 723	8 597

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2019

(en milliers de dollars)

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

Gestion du risque financier (suite)

Risque de crédit (suite)

Rapprochement de la correction de valeur pour créances douteuses

	2019	2018
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	160	290
Augmentation au cours de l'exercice	51	31
Radiation de créances irrécouvrables au cours de l'exercice	(20)	(161)
Solde à la fin de l'exercice	191	160

À la fin de l'exercice 2019, l'Administration portuaire détenait deux billets à recevoir, évalués au coût amorti, dont la valeur comptable était de 8 282 \$ (16 318 \$ en 2018), relativement à la vente du bien 30 Bay/60 Harbour le 1^{er} mai 2017. Au 31 décembre 2019, la valeur nominale des billets à recevoir était de 8 667 \$ (17 333 \$ en 2018). Les billets ne portent pas intérêt et sont payables en montants annuels égaux de 8 667 \$, à verser le 1^{er} mai de chaque année, et viennent à échéance le 1^{er} mai 2020. Au cours de l'exercice considéré, un remboursement de 8 667 \$ (8 667 \$ en 2018) a été reçu. Des produits de 631 \$ ont été comptabilisés, représentant la partie de l'escompte attribuable à l'exercice considéré selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

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 2019. 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	2020	2021	2022 et par la suite
	\$	\$	\$	\$
Créditeurs et charges à payer	10 390	10 390	—	—
Emprunt bancaire	33 033	2 280	2 280	28 473
	43 323	12 670	2 280	28 473

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	2020	2021	2022 et par la suite
	\$	\$	\$	\$
Passif au titre de la concession du tunnel	62 965	2 809	2 987	57 169

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

Gestion du risque financier (suite)

Risque de flux de trésorerie

La politique d'investissement de l'Administration portuaire comporte un plafond cible de 25 % (20 % en 2018) 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 % (25 % en 2018), 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 et dans des fonds d'investissement 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 2019, l'Administration portuaire détenait des titres à revenu fixe dans des placements à court terme pour un montant total de 60 917 \$ (61 643 \$ en 2018) et dans des placements à long terme pour un montant total de 997 \$ (13 086 \$ en 2018). Ces titres à revenu fixe comprennent des acceptations bancaires, des certificats de placement garanti ainsi que des obligations.

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	2019	2018
	%	\$	\$
2020	1,80 à 2,66	—	12 089
2021	2,72	997	997
		997	13 086

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 2019, l'Administration portuaire était exposée au risque de taux d'intérêt suivant :

	\$
Tranche non couverte de la dette à long terme	<u>21 539</u>

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

Gestion du risque financier (suite)

Risque de taux d'intérêt (suite)

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>108</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 2019

(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.

	2019	2018
	\$	\$
Total de la dette	33 033	35 472
Passif au titre de la concession du tunnel	62 965	65 609
Moins : trésorerie et équivalents de trésorerie	18 883	1 267
Moins : placements à court terme	60 917	61 643
Dette nette	16 198	38 171
Capitaux propres	227 393	224 999
	243 591	263 170

Les emprunts bancaires de l'Administration portuaire sont assortis de clauses restrictives, auxquelles elle se conformait au 31 décembre 2019. 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 2019, l'Administration portuaire se conformait à ces restrictions.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2019

(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. Au 1^{er} janvier 2019, l'Administration portuaire n'avait aucun contrat de location autre que des contrats de location à court terme et des contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur.

Actifs au titre de droits d'utilisation

	2019
	\$
Solde d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2019	
Coût	—
Amortissement cumulé	—
Solde d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2019	
Valeur comptable nette	—
Acquisitions	3 543
Amortissement	(203)
	3 340
Solde de clôture au 31 décembre 2019	
Valeur comptable nette	3 340

Obligations locatives

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, 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 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 947 \$ et à 29 \$, respectivement.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2019

(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	2019 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Solde d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2019						
Coût	23 658	242 837	35 654	2 450	14 697	319 296
Financement d'immobilisations	—	(24 881)	(6 605)	—	—	(31 486)
Amortissement cumulé	—	(42 464)	(14 682)	(310)	—	(57 456)
Solde d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2019						
Valeur comptable nette	23 658	175 492	14 367	2 140	14 697	230 354
Acquisitions	—	5 720	2 368	—	6 496	14 584
Amortissement	—	(7 268)	(2 097)	(36)	—	(9 401)
Financement d'immobilisations reçu	—	(3 140)	—	—	—	(3 140)
	—	(4 688)	271	(36)	6 496	2 043
Solde de clôture au 31 décembre 2019						
Valeur comptable nette	23 658	170 804	14 638	2 104	21 193	232 397

	Terrains	Bâtiments et structures	Immobilisations de production	Dépenses différées liées à la préparation d'un site	Immobilisations en cours	2018 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Solde d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2018						
Coût	23 658	211 272	34 932	2 450	31 551	303 863
Financement d'immobilisations	—	(24 605)	(6 605)	—	—	(31 210)
Amortissement cumulé	—	(35 212)	(13 905)	(274)	—	(49 391)
Solde d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2018						
Valeur comptable nette	23 658	151 455	14 422	2 176	31 551	223 262
Acquisitions	—	31 565	722	—	(16 854)	15 433
Amortissement	—	(7 252)	(777)	(36)	—	(8 065)
Financement d'immobilisations reçu	—	(276)	—	—	—	(276)
	—	24 037	(55)	(36)	(16 854)	7 092
Solde de clôture au 31 décembre 2018						
Valeur comptable nette	23 658	175 492	14 367	2 140	14 697	230 354

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2019

(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 21,1 M\$ (2,4 M\$ en 2018).

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 au 31 décembre 2019	Total des dépenses engagées au 31 décembre 2019	Dépenses futures estimatives au 31 décembre 2019
(en milliers de dollars)			
Modernisation du côté ville de l'ABBT	3 200	700	2 500
Électrification du traversier de l'Aéroport Marilyn Bell I	2 850	77	2 773
Remplacement du véhicule de sauvetage et lutte contre le feu en cas d'accident	1 100	22	1 078
Nouvelle balayeuse de piste	1 025	87	938
Nouvelle installation pour les travaux au port de Toronto	4 864	636	4 228
Réfection de la paroi du canal sud de l'île	3 400	264	3 136
Amélioration de la paroi du canal sud de l'île	1 450	185	1 265

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2019

(en milliers de dollars)

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.

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

	Régime de retraite	Autres avantages	2019 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2018 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées						
Solde au début de l'exercice	56 825	1 933	58 758	58 941	2 225	61 166
Coût pour l'employeur des services rendus au cours de l'exercice	1 517	333	1 850	1 696	142	1 838
Cotisations des employés	474	-	474	470	-	470
Charges d'intérêts	2 113	74	2 187	1 966	73	2 039
Prestations versées	(2 752)	(118)	(2 870)	(3 048)	(110)	(3 158)
Écarts actuariels	7 249	142	7 391	(4 422)	(397)	(4 819)
Coût des services passés	-	-	-	1 222	-	1 222
Solde à la fin de l'exercice	65 426	2 364	67 790	56 825	1 933	58 758
Actifs du régime						
Juste valeur au début de l'exercice	53 696	-	53 696	57 193	-	57 193
Cotisations de l'employeur	1 149	118	1 267	1 239	110	1 349
Cotisations des employés	474	-	474	470	-	470
Charges non liées aux placements	(212)	-	(212)	(234)	-	(234)
Prestations versées	(2 752)	(118)	(2 870)	(3 048)	(110)	(3 158)
Produits d'intérêts	2 011	-	2 011	1 921	-	1 921
Rendement des actifs du régime, excluant les montants compris dans les produits d'intérêts	6 347	-	6 347	(3 845)	-	(3 845)
Juste valeur à la fin de l'exercice	60 713	-	60 713	53 696	-	53 696
Situation de capitalisation - déficit du régime	(4 713)	(2 364)	(7 077)	(3 129)	(1 933)	(5 062)
Passif au titre des prestations constituées	(4 713)	(2 364)	(7 077)	(3 129)	(1 933)	(5 062)

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2019

(en milliers de dollars)

7. Avantages futurs du personnel (suite)

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	2019 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2018 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Composantes des coûts nets des prestations comptabilisés au cours de l'exercice						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 517	333	1 850	1 696	142	1 838
Frais d'administration	212	-	212	234	-	234
Charges d'intérêts	2 113	74	2 187	1 966	73	2 039
Produits d'intérêts	(2 011)	-	(2 011)	(1 921)	-	(1 921)
Écarts actuariels	-	-	-	-	(23)	(23)
Coût des services passés	-	-	-	1 222	-	1 222
Coût constaté au titre des avantages futurs du personnel	1 831	407	2 238	3 197	192	3 389

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

	Régime de retraite	Autres avantages	2019 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2018 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Réévaluation du passif net au titre des prestations définies comptabilisé dans les autres éléments du résultat global						
Rendement des actifs du régime, excluant les montants compris dans les produits d'intérêts	(6 347)	-	(6 347)	3 845	-	3 845
Écarts actuariels	7 249	142	7 391	(4 422)	(374)	(4 796)
(Produits) coût constaté(s) au titre des avantages futurs du personnel	902	142	1 044	(577)	(374)	(951)

La date utilisée pour mesurer les actifs et les passifs aux fins de la comptabilisation était le 31 décembre 2019. 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 2019. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de capitalisation sera effectuée au 1^{er} janvier 2020.

L'Administration portuaire prévoit verser des cotisations de 1 206 \$ en 2020 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 2019.

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.

7. Avantages futurs du personnel (suite)

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.
- 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 exposées 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.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2019

(en milliers de dollars)

7. Avantages futurs du personnel (suite)

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 2019*

Catégorie d'actif	Pourcentage des actifs au titre des prestations définies			
	Cotés %	2019 Non cotés %	Cotés %	2018 Non cotés %
Titres de capitaux propres	52,80	–	51,30	–
Revenu fixe	15,90	–	25,70	–
Placements alternatifs	30,70	–	21,30	–
Autres	0,60	–	1,70	–
	100,00	–	100,00	–

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

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 :

	2019 %	2018 %
Hypothèses clés		
Obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice		
Taux d'actualisation	3,10	3,80
Croissance de la rémunération	3,00	3,00
Coût des prestations au cours de l'exercice		
Taux d'actualisation	3,10	3,40
Taux tendanciels du coût des soins de santé à la fin de l'exercice		
Taux initial	5,50	5,50
Taux final	4,00	5,00
	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	(8 648)	(260)
Incidence d'une diminution de 1 % du taux d'actualisation	11 223	329
Incidence d'une augmentation de 1 % de l'échelle salariale	1 022	25
Incidence d'une diminution de 1 % de l'échelle salariale	(904)	(23)
Incidence d'une augmentation de un an de la longévité	(1 886)	(34)
Incidence d'une diminution de un an de la longévité	(1 886)	33
Incidence d'une augmentation de 1 % des taux tendanciels	s.o.	s.o.
Incidence d'une diminution de 1 % des taux tendanciels	s.o.	s.o.

La durée moyenne pondérée du régime est d'environ 17,0 ans.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2019

(en milliers de dollars)

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés

a) Emprunts bancaires

En mai 2019, les modalités prévues au contrat de prêt antérieur visant les emprunts bancaires de l'Administration portuaire ont été modifiées et mises à jour et l'Administration portuaire dispose de la facilité de crédit à terme suivante :

Description	Montant \$	Taux d'intérêt	Amortissement
Facilité à terme (renouvelable) pour financer les dépenses d'investissement	50 000	Taux des acceptations bancaires majoré de 0,60 % ou taux préférentiel de la BMO réduit de 0,75 %	15 ans
	<u>50 000</u>		

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 2019, un montant de 33 033 \$ avait été prélevé sur la facilité à terme, laquelle consiste en une acceptation bancaire portant intérêt au taux de 1,98 % et échéant le 8 janvier 2020. 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	
2020	2 280
2021	2 280
2022	2 280
2023	2 280
2024	2 280
Par la suite	<u>21 633</u>
	33 033
Moins : tranche courante	<u>2 280</u>
Tranche à long terme	<u>30 753</u>

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2019

(en milliers de dollars)

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés (suite)

a) Emprunts bancaires (suite)

Au 31 décembre 2019, 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 6 262 \$ et à 26 771 \$, respectivement.

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

	Début	Échéance	Montant notionnel \$	Taux d'intérêt %	Montant notionnel au 31 décembre 2019 \$	Montant notionnel au 31 décembre 2018 \$
Premier swap	Janvier 2007	Janvier 2022	11 250	5,085	5 328	5 937
Deuxième swap	Juillet 2016	Juillet 2031	7 998	1,670	6 166	6 702

b) Instrument dérivé et comptabilité de couverture

Le 31 janvier 2012, l'Administration portuaire a désigné le 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 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.

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

i) Incidence sur le bénéfice net – tranche inefficace

	2019 \$	2018 \$
Profit lié à la valeur de marché du swap	2	164
Amortissement de la perte cumulée du swap de taux d'intérêt	(91)	(91)
Inefficacité selon la comptabilité de couverture	85	81
Variation de la juste valeur	(2)	(164)
Recouvrement d'intérêts	101	122
	95	112

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2019

(en milliers de dollars)

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés (suite)

b) Instrument dérivé et comptabilité de couverture (suite)

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

	2019 \$	2018 \$
Variation de la juste valeur	(2)	(164)
Recouvrement d'intérêts	101	122
Inefficacité reclassée en résultat net	85	81
Comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(184)	(39)

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 (« ABBT »), de la Marina de l'avant-port, du 80 Cherry Street ainsi que de divers plans d'eau. L'Administration portuaire paie également des impôts fonciers à la Ville de Toronto 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 \$ (20,00 \$ jusqu'au 31 mars 2018) par passager transporté à partir de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Les frais ont été réduits à 15,00 \$ avec prise d'effet le 1^{er} avril 2018. En outre, les produits nets tirés des composantes publicitaires liées au tunnel piétonnier ont été inclus dans les FAA jusqu'au 30 septembre 2018, mais ils sont désormais comptabilisés en tant que produits généraux de l'aéroport. 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 2019, le montant net des FAA perçus s'est élevé à 15 370 \$ (17 553 \$ en 2018). Ces frais sont comptabilisés dans l'état consolidé du résultat net et du résultat global à titre de produits de l'aéroport.

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 cumulé disponible au titre des FAA était de 1 869 \$ au 31 décembre 2019 (2 268 \$ en 2018).

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2019

(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.

	2019 Total \$	2018 Total \$	Administration portuaire \$	2019 FAA \$	Administration portuaire \$	2018 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	45 643	42 476	45 643	-	42 476	-
Frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	15 370	17 553	-	15 370	-	17 553
	61 013	60 029	45 643	15 370	42 476	17 553
Charges d'exploitation						
Salaires et avantages du personnel	13 834	14 167	13 834	-	14 167	-
Réparations et entretien	6 727	6 654	6 727	-	6 654	-
Honoraires professionnels et de consultation	1 379	2 095	1 379	-	2 095	-
Impôt foncier, montant net	38	52	38	-	52	-
Autres charges d'exploitation et d'administration	14 762	14 151	14 762	-	14 151	-
	36 740	37 119	36 740	-	37 119	-
Bénéfice tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :	24 273	22 910	8 903	15 370	5 357	17 553
Paiements en remplacement d'impôts	(3 133)	(3 155)	(3 133)	-	(3 155)	-
Amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations	(9 604)	(8 065)	(1 572)	(8 032)	(936)	(7 129)
Charges d'intérêts	(5 061)	(5 277)	(212)	(4 849)	(182)	(5 095)
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	(2 117)	(1 947)	(2 117)	-	(1 947)	-
Charge liée aux produits bruts - frais d'améliorations aéroportuaires	(922)	(1 053)	-	(922)	-	(1 053)
Profit sur le swap de taux d'intérêt - tranche inefficace	95	112	95	-	112	-
Bénéfice net pour l'exercice	3 531	3 525	1 964	1 567	(751)	4 276
Variations de la juste valeur des swaps de taux d'intérêt liées à la comptabilité de couverture - perte sur le swap de taux d'intérêt - tranche efficace	(184)	(39)	(184)	-	(39)	-
(Perte) profit et coût des services passés non amortis	(1 044)	951	(1 044)	-	951	-
Bénéfice global pour l'exercice	2 303	4 437	736	1 567	161	4 276

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 2019

(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 :

	2019 \$	2018 \$
Jetons de présence des administrateurs		
M. Robert Poirier, président du conseil	68	39
M. Darin Deschamps	40	22
M ^{me} Amanda Walton	38	27
M. Don McIntyre (nommé à titre d'administrateur le 29 juin 2018)	28	6
M ^{me} Hellen Siwanowicz (nommée à titre d'administratrice le 29 juin 2018)	30	6
M ^{me} Jan Innes (a cessé ses fonctions le 29 août 2019)	35	27
M. Mark Curry (a cessé ses fonctions le 31 août 2018)	–	17
M. Jeremy Adams (a cessé ses fonctions le 13 janvier 2018)	–	5
	239	149
Chef de la direction – M. Geoffrey Wilson		
Rémunération	480	482
Autres avantages	24	25
	504	507
Vice-président directeur, PortsToronto et Aéroport Billy Bishop de Toronto – M. Gene Cabral		
Rémunération	276	265
Autres avantages	19	19
	295	284
Vice-président principal et chef des finances – M. Alan Paul		
Rémunération	262	266
Autres avantages	20	18
	282	284
Vice-président et avocat général – M. Craig Manuel		
Rémunération	224	242
Autres avantages	14	13
	238	255
Vice-présidente, Communications et relations publiques – M ^{me} Deborah Wilson		
Rémunération	220	216
Autres avantages	14	13
	234	229
Vice-président, Infrastructures, planification et environnement – M. Chris Sawicki		
Rémunération	219	203
Autres avantages	18	17
	237	220

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.

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.

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 à l'actif, diminué des paiements effectués. Au 31 décembre 2019, un actif de 110 418 \$ (110 418 \$ en 2018) a été comptabilisé au titre des immobilisations, avec un passif connexe de 62 965 \$ (65 609 \$ en 2018).

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.

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. Au 31 décembre 2019, le montant du dépôt s'élevait à 8 291 \$ (8 401 \$ en 2018).

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2019

(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		Charges		Bénéfice net	
	par secteur d'activité					
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Secteurs d'activité						
Exploitation du port	11 643	9 109	6 406	5 464	5 237	3 645
Marina de l'avant-port	4 730	4 483	2 912	2 579	1 818	1 904
Aéroport Billy Bishop de Toronto et frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	41 676	43 689	19 553	20 122	22 123	23 567
Administration de biens et autres	499	432	243	269	256	163
Produits tirés de placements	2 465	2 316	–	–	2 465	2 316
Services généraux	–	–	7 626	8 685	(7 626)	(8 685)
	61 013	60 029	36 740	37 119	24 273	22 910
Bénéfice net tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :					24 273	22 910
Paiements en remplacement d'impôts					(3 133)	(3 155)
Amortissement d'immobilisations					(9 604)	(8 065)
Charges d'intérêts					(5 061)	(5 277)
Charge liée aux produits bruts					(3 039)	(3 000)
Profit sur swap de taux d'intérêt – tranche inefficace					95	112
Bénéfice net pour l'exercice					3 531	3 525
Perte sur swap de taux d'intérêt – tranche efficace					(184)	(39)
(Perte) profit lié(e) à la réévaluation des avantages futurs du personnel					(1 044)	951
Bénéfice global pour l'exercice					2 303	4 437

17. Événement postérieur à la date de clôture

L'Administration portuaire a évalué ses états financiers au 31 décembre 2019 afin de déterminer si des événements sont survenus entre la date de clôture et la date d'approbation des états financiers par le Conseil d'administration. En raison de la pandémie de COVID-19, des incertitudes pèsent 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 sur les résultats financiers et la situation financière de l'Administration portuaire pour les périodes futures.

En raison de la pandémie de COVID-19, les deux transporteurs commerciaux de l'Administration portuaire ont annoncé une interruption temporaire de leurs activités à l'Aéroport Billy Bishop. Par conséquent, une modification significative est prévue au titre du nombre de passagers à l'aéroport. Conformément aux modalités du contrat de prêt bancaire conclu par l'Administration portuaire, celle-ci a fourni un avis de modification significative du nombre de passagers dans lequel elle présente également l'incidence défavorable significative de cette modification sur sa situation financière et ses activités. Aux termes du contrat de prêt, la banque peut déclarer un cas de défaut découlant de la diminution du nombre de passagers. Aucun cas de défaut n'a été déclaré par la banque. En outre, 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. Se reporter à la note 8 pour obtenir plus de détails sur les emprunts bancaires.

17. Événement postérieur à la date de clôture (suite)

Conformément aux exigences prévues à l'article 36a) du Règlement sur la gestion des administrations portuaires, l'Administration portuaire a fourni, à la note 6, Immobilisations, le total des dépenses d'investissement futures estimatives pour les projets autorisés ou faisant l'objet d'un engagement, et une liste des projets d'immobilisations futurs dont les coûts estimatifs, sur une base individuelle, sont supérieurs à 1 M\$. En raison de la pandémie de COVID-19, l'Administration portuaire examine actuellement le caractère nécessaire et le calendrier de certains des projets figurant dans cette liste.