

PORTS TORONTO

DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION 2024



DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION 2024

FAITS SAILLANTS

(en millions \$)

	2024	2023	Variation	%
Revenus	81,3	71,1	10,2	14,3
Dépenses d'exploitation	63,8	54,9	8,9	16,2
BAIIDA	29,0	27,2	1,8	6,6
Revenu net	17,0	9,3	7,7	82,8
Dépenses en immobilisations	19,7	13,0	6,7	51,5

La croissance des revenus et du BAIIDA est principalement attribuable à l'augmentation des revenus d'exploitation, qui a contribué à compenser la hausse des coûts liés au soutien des activités et au financement des efforts visant à poursuivre la mise en œuvre du plan stratégique.

RÉSUMÉ DU REVENU NET ET DU BAIIDA

(en millions \$)

	2024	2023	Variation	%
Revenu net	17,0	9,3	7,7	82,8
Moins : Revenu de placement	(6,0)	(5,3)	(0,7)	13,2
Ajouter : Charges d'intérêts	4,2	4,7	(0,5)	(10,6)
Ajouter : Autres dispositions	2,2	7,5	(5,3)	(70,7)
Bénéfice avant intérêts, frais financiers et autres éléments	17,5	16,2	1,3	8,0
Ajouter : Amortissement	11,5	11,0	0,5	4,5
BAIIDA	29,0	27,2	1,8	6,6

Le BAIIDA consolidé en 2024 a augmenté pour atteindre 29,0 millions de dollars, soit une hausse de 6,6 % par rapport à 2023. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse des revenus d'exploitation, qui a contribué à compenser l'augmentation des coûts liés aux activités d'exploitation, aux salaires, aux avantages sociaux et à la hausse des paiements au titre du PERI.

POINTS CLÉS



REVENUS : 81,3 millions \$

Les revenus consolidés ont augmenté de 14,4 % pour atteindre 81,3 millions de dollars en 2024, contre 71,1 millions de dollars en 2023.



BAIIDA ¹ : 29,0 millions \$

Le bénéfice consolidé avant intérêts, impôts et dotations aux amortissements (BAIIDA) a augmenté de 6,6 % pour atteindre 29,0 millions de dollars en 2024, contre 27,2 millions de dollars en 2023.



DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS : 19,7 millions \$

Les dépenses en immobilisations ont totalisé 19,7 millions de dollars en 2024, contre 13,0 millions de dollars en 2023.

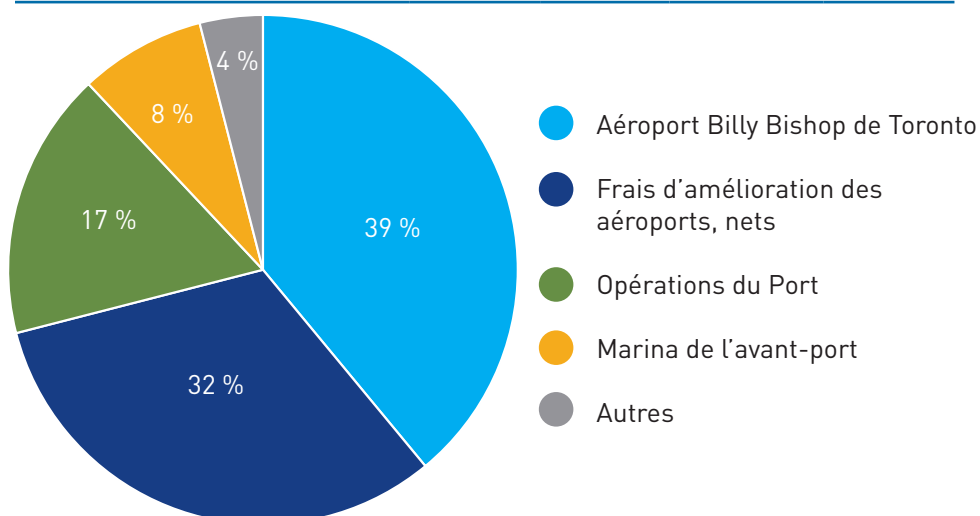
¹ Bénéfice avant intérêts, impôts et dotations aux amortissements, mesure non conforme aux normes IFRS.

DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION 2024

REVENUS

(en millions \$)

	2024	2023	Variation	%
Aéroport Billy Bishop de Toronto	31,9	27,9	4,0	14,3
Frais d'amélioration des aéroports, nets	25,5	25,0	0,5	2,0
Opérations du Port	13,7	7,9	5,8	73,4
Marina de l'avant-port	6,7	6,7	-	-
Autres	3,5	3,6	(0,1)	(2,8)
Revenus totaux	81,3	71,1	10,2	14,3



Les revenus de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, qui représentent 39 % du total des revenus, ont augmenté pour atteindre 31,9 millions de dollars, contre 27,9 millions de dollars l'année précédente, soit une augmentation de 4,0 millions de dollars. Cette augmentation est principalement liée à la récupération accrue des coûts grâce aux redevances d'exploitation de l'aéroport, aux services de traversier et aux redevances d'atterrissage.

Les revenus provenant des redevances d'amélioration de l'aéroport, qui représentent 32 % du total des revenus, ont augmenté pour atteindre 25,5 millions de dollars en 2024, soit légèrement plus que les 25,0 millions de dollars enregistrés en 2023, principalement en raison d'un changement dans la composition des passagers, la proportion de passagers à l'embarquement ayant été légèrement plus élevée en 2024.

Les revenus du Port de Toronto, qui représentaient 17 % du total des revenus, ont augmenté pour atteindre 13,7 millions de dollars en 2024, contre 7,9 millions de dollars en 2023, soit une augmentation de 5,8 millions de dollars grâce aux activités d'accostage, de fret et d'autres services maritimes.

Les revenus de la Marina de l'avant-port, qui représentaient 8 % du total des revenus, sont restés inchangés par rapport à l'année précédente, avec 6,7 millions de dollars. Cette situation s'explique par la hausse des ventes de carburant et des revenus provenant des emplacements, compensée par une baisse de l'entreposage au cours de l'année.

AÉROPORT DE TORONTO
**BILLY
BISHOP**
TORONTO CITY AIRPORT

39 % DU TOTAL DES REVENUS

Les revenus de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ont augmenté pour atteindre 31,9 millions de dollars, contre 27,9 millions de dollars l'année précédente, soit une augmentation de 4,0 millions de dollars.

PORT OF
TORONTO

17 % DU TOTAL DES REVENUS

Les revenus du Port de Toronto ont augmenté pour atteindre 13,7 millions de dollars en 2024, contre 7,9 millions de dollars en 2023.

Marina
DE L'AVANT-PORT

8 % DU TOTAL DES REVENUS,

Les revenus de la Marina de l'avant-port sont restés inchangés par rapport à l'année précédente, avec 6,7 millions de dollars.

DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION 2024

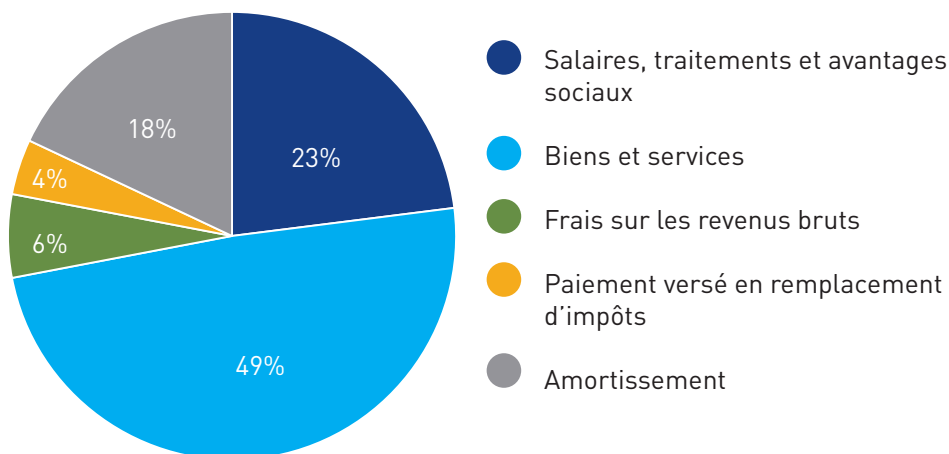
DÉPENSES D'EXPLOITATION

Les dépenses d'exploitation comprennent les coûts liés à l'exploitation et à l'entretien des activités de PortsToronto, ainsi que les paiements versés en remplacement d'impôts (versés aux municipalités dans lesquelles l'Administration portuaire exerce ses activités) et des frais sur les revenus bruts versés chaque année à Transports Canada.

DÉPENSES D'EXPLOITATION

(en millions \$)

	2024	2023	Variation	%
Salaires, traitements et avantages sociaux	14,7	13,7	1,0	7,3
Biens et services	31,5	25,5	6,0	23,5
Frais sur les revenus bruts	3,6	3,5	0,1	2,9
Paiement versé en remplacement d'impôts	2,5	1,2	1,3	108,3
Amortissement	11,5	11,0	0,5	4,5
Dépenses d'exploitation totales	63,8	54,9	8,9	16,2



Les dépenses d'exploitation en 2024 ont totalisé 63,8 millions de dollars, soit une augmentation de 16,2 % par rapport au total de 54,9 millions de dollars en 2023. Les augmentations des salaires, des traitements et des avantages sociaux, ainsi que des coûts liés aux biens et services, ont été nécessaires pour faire face à l'intensification des activités à l'aéroport, au port maritime et à la marina, conjuguées à la hausse des coûts due à l'inflation, qui ont été les principaux facteurs à l'origine de l'augmentation des coûts en 2024.

L'augmentation des paiements versés en remplacement d'impôts était disproportionnée par rapport à l'augmentation de l'activité liée aux passagers à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, car elle était basée sur les niveaux de passagers de 2022, qui ont considérablement augmenté par rapport à la même période en 2021.

PORTS
TORONTO

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS



États financiers consolidés de l'Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2024

Rapport de l'auditeur indépendant	1-2
État consolidé de la situation financière	3
État consolidé du résultat net et du résultat global	4
État consolidé des variations des capitaux propres	5
Tableau consolidé des flux de trésorerie	6
Notes annexes	7-41

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 2024, 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 informations significatives sur les 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 2024, 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 IFRS de comptabilité publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »).

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.

Responsabilités 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 IFRS de comptabilité publiées par l'IASB, 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 planifions et réalisons l'audit du groupe afin d'obtenir des éléments probants suffisants et appropriés concernant les informations financières des entités ou des unités de l'Administration portuaire pour servir de fondement à la formation d'une opinion sur les états financiers. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la revue des travaux d'audit effectués pour les besoins 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 24 avril 2025

Administration portuaire de Toronto
État consolidé de la situation financière

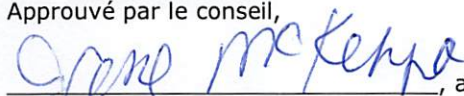
Au 31 décembre 2024

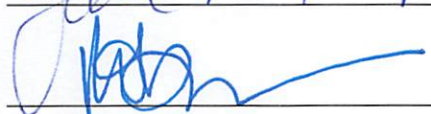
(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	2024 \$	2023 \$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		3 964	4 801
Placements à court terme		82 101	53 480
Débiteurs (montant net)	3	15 403	11 970
Montant payé d'avance au titre du tunnel	15	8 983	8 998
Charges payées d'avance		1 079	1 244
Autres actifs courants		256	1 061
		111 786	81 554
Actifs non courants			
Placements à long terme	3	25 160	51 275
Avantages du personnel futurs	7	18 581	11 686
Actifs au titre de droits d'utilisation	5	939	1 880
Immobilisations	6	229 853	227 363
Total des actifs		386 319	373 758
Passif			
Passifs courants			
Créditeurs et charges à payer	3	43 393	43 099
Emprunts bancaires	8	2 276	2 280
Obligation locative	5	340	388
Passif au titre de la concession du tunnel	4 et 15	3 812	3 586
Produits comptabilisés d'avance		2 239	7 302
		52 060	56 655
Passifs non courants			
Emprunts bancaires	8	19 929	22 203
Obligation locative	5	733	1 715
Passif au titre de la concession du tunnel	4 et 15	43 225	47 037
Avantages du personnel futurs	7	1 587	2 051
Total des passifs		117 534	129 661
Capitaux propres		268 785	244 097
		386 319	373 758

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Approuvé par le conseil,

 , administrateur

 , administrateur

Administration portuaire de Toronto
État consolidé du résultat net et du résultat global
Exercice clos le 31 décembre 2024
(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	2024 \$	2023 \$
Produits d'exploitation			
Produits liés au port, à la Marina de l'avant-port, à l'aéroport et à l'administration de biens	16	55 800	46 100
Frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	10	25 505	24 981
		81 305	71 081
Charges d'exploitation			
Salaires et avantages du personnel		14 653	13 662
Biens et services	18	31 576	25 553
Charge liée aux produits bruts		3 625	3 526
Paievements en remplacement d'impôts		2 473	1 165
Amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations		11 499	10 971
		63 826	54 877
Bénéfice avant intérêts, coûts de financement et autres éléments		17 479	16 204
Produits tirés des placements		5 955	5 290
Charges d'intérêts		(4 230)	(4 650)
Provision liée au point d'attache J de la flèche littorale de Leslie Street et aux autres obligations	13	(2 200)	(7 533)
Bénéfice net pour l'exercice		17 004	9 311
Variations de la juste valeur du swap de taux d'intérêt liées à la comptabilité de couverture – perte sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	(131)	(122)
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs	7	7 815	1 201
Autres éléments de bénéfice global		7 684	1 079
Bénéfice global pour l'exercice		24 688	10 390

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 2024
(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 31 décembre 2022		204 275	29 432	233 707
Bénéfice net		9 311	—	9 311
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs	7	—	1 201	1 201
Perte sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	—	(122)	(122)
Solde au 31 décembre 2023		213 586	30 511	244 097
Bénéfice net		17 004	—	17 004
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs	7	—	7 815	7 815
Perte sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	—	(131)	(131)
Solde au 31 décembre 2024		230 590	38 195	268 785

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Administration portuaire de Toronto
Tableau consolidé des flux de trésorerie
Exercice clos le 31 décembre 2024
(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	2024 \$	2023 \$
Activités d'exploitation			
Bénéfice net pour l'exercice		17 004	9 311
Ajustements au titre des éléments sans effet sur la trésorerie			
Profit à la vente d'autres immobilisations		—	(24)
Amortissement d'immobilisations	6	11 119	10 597
Amortissement de l'actif au titre du droit d'utilisation	5	380	374
Charge au titre des avantages du personnel futurs	7	1 100	661
Cotisation de l'employeur aux régimes d'avantages du personnel futurs	7	(644)	(1 510)
Charges d'intérêts		4 239	4 663
Profit sur le swap de taux d'intérêt – tranche inefficace	8 b)	(9)	(13)
Intérêts versés aux banques		(1 176)	(1 375)
Intérêts payés sur le passif au titre de la concession du tunnel		(2 998)	(3 210)
		29 015	19 474
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie liés aux activités d'exploitation	17	(7 432)	10 760
		21 583	30 234
Activités d'investissement			
Acquisition de placements à court terme		(83 144)	(56 449)
Cession de placements à court terme		54 523	52 947
Acquisition de placements à long terme		(19 983)	(33 149)
Cession de placements à long terme		46 098	16 173
Acquisition d'immobilisations		(19 669)	(13 017)
Financement d'immobilisations obtenu		6 059	1 366
Profit à la vente d'autres immobilisations		—	43
		(16 116)	(32 086)
Activités de financement			
Montant seuil payé d'avance – dépôt au titre du tunnel		15	(450)
Montant payé au titre d'un contrat de location		(455)	(452)
Passif au titre de la concession du tunnel		(3 586)	(3 374)
Remboursements de capital sur l'emprunt bancaire		(2 278)	(2 280)
		(6 304)	(6 556)
Diminution de la situation de trésorerie		(837)	(8 408)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		4 801	13 209
Total de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice		3 964	4 801
La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les éléments suivants :			
Trésorerie		3 855	4 758
Équivalents de trésorerie		109	43
		3 964	4 801

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

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

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

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

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

L'Administration portuaire exploite plusieurs activités, notamment :

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

Le conseil d'administration a autorisé la publication des états financiers le 24 avril 2025.

2. Informations significatives sur les méthodes comptables

Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés ont été préparés par la direction selon les Normes IFRS® de comptabilité 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 les exercices présentés. Au moment d'approuver les états financiers consolidés, l'Administration portuaire et son conseil d'administration pouvaient raisonnablement s'attendre à ce que l'Administration portuaire dispose des ressources adéquates pour poursuivre son exploitation dans un avenir prévisible. Par conséquent, le principe comptable de continuité d'exploitation a été adopté dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés.

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)*Méthode de consolidation*

Les états financiers consolidés contiennent les résultats de l'Administration portuaire pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, ainsi que ceux de sa filiale entièrement détenue, 2315155 Ontario Inc., qui a été constituée en société par actions le 8 mars 2012, afin de louer une partie des silos de Canada Malting adjacents au tunnel.

Mode de présentation

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

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Instruments financiers

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

Les actifs financiers et les passifs financiers de l'Administration portuaire sont classés et évalués selon les catégories et méthodes 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 à long terme	Coût amorti
Débiteurs	Coût amorti
Créditeurs et charges à payer	Coût amorti
Juste valeur des swaps de taux d'intérêt désignés comme couverture 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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Actifs financiers

Les actifs financiers sont classés dans 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.

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.

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Actifs financiers (suite)

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).

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 2024, 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 2024, 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.

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Actifs financiers (suite)

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 les actifs transférés, 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.

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Actifs financiers (suite)

Instruments financiers dérivés comprenant la comptabilité de couverture (suite)

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.

Immobilisations

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

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

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

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

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

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Dépréciation d'immobilisations

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

Financement d'immobilisations par des gouvernements

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

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 2024, 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.

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Contrats de location (suite)

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

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

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

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

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

Passif au titre de la concession du tunnel

En 2012, l'Administration portuaire a conclu un partenariat public-privé afin d'assurer la conception, la construction et le financement du tunnel vers l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, ainsi que son exploitation et son entretien pendant 20 ans. Le prix de base de construction du tunnel 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 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 %.

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Avantages du personnel futurs

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

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

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)*Comptabilisation des produits*

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

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

Charge liée aux produits bruts

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

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

*Adoption de normes nouvelles et révisées**Normes IFRS de comptabilité nouvelles et modifiées en vigueur pour l'exercice considéré*

Au cours de l'exercice considéré, l'Administration portuaire a appliqué plusieurs modifications des normes comptables IFRS publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB ») et qui entrent obligatoirement en vigueur pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2024. Leur adoption n'a pas eu d'incidence significative sur les informations fournies ni sur les montants présentés dans les présents états financiers consolidés.

Modifications d'IAS 1 Présentation des états financiers – Classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants

L'Administration portuaire a adopté les modifications d'IAS 1, publiées en janvier 2020, pour la première fois au cours de l'exercice considéré. Les modifications touchent uniquement la présentation des passifs en tant que passifs courants ou non courants dans l'état consolidé de la situation financière, et non le montant ou le calendrier de la comptabilisation d'un actif, d'un passif, d'un produit ou d'une charge, ou les informations fournies à leur sujet.

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Adoption de normes nouvelles et révisées (suite)

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

Les modifications clarifient que le classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants doit être fonction des droits qui existent à la fin de la période de présentation de l'information financière, précisent que le classement n'est pas touché par les attentes quant à l'exercice du droit de l'entité de différer le règlement du passif, expliquent que les droits existent si les clauses restrictives sont respectées à la fin de la période de présentation de l'information financière et introduisent une définition de « règlement » pour préciser que par « règlement », on entend le transfert à l'autre partie d'éléments de trésorerie, d'instruments de capitaux propres, d'autres actifs ou de services.

Modifications d'IAS 1 Présentation des états financiers – Passifs non courants assortis de clauses restrictives

L'Administration portuaire a adopté les modifications d'IAS 1, publiées en novembre 2022, pour la première fois au cours de l'exercice considéré. Les modifications précisent que seules les clauses restrictives que l'entité est tenue de respecter au plus tard à la date de clôture ont une incidence sur le droit de l'entité de différer le règlement d'un passif pour au moins 12 mois après la date de clôture (et doivent donc être prises en compte dans l'évaluation du classement du passif en tant que passif courant ou non courant). De telles clauses restrictives ont une incidence sur l'existence ou non du droit à la date de clôture (par exemple une clause restrictive basée sur la situation financière de l'entité à la date de clôture, mais dont le respect est évalué seulement après la date de clôture).

L'IASB précise également que le droit de différer le règlement d'un passif pour au moins 12 mois après la date de clôture n'est pas touché si l'entité doit se conformer à une clause restrictive seulement après la date de clôture. Toutefois, si le droit de l'entité de différer le règlement d'un passif dépend du respect par l'entité de clauses restrictives dans les 12 mois suivant la date de clôture, l'entité doit fournir des informations qui permettent aux utilisateurs des états financiers de comprendre le risque que les passifs deviennent remboursables dans les 12 mois suivant la date de clôture, notamment des informations sur les clauses restrictives (y compris la nature de ces clauses restrictives et le moment auquel l'entité est tenue de les respecter), la valeur comptable des passifs correspondants ainsi que les faits et circonstances, le cas échéant, qui indiquent que l'entité pourrait avoir de la difficulté à respecter les clauses restrictives.

Normes IFRS de comptabilité 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 de comptabilité nouvelles et révisées suivantes, qui étaient publiées mais n'étaient pas encore entrées en vigueur :

IFRS 18

États financiers : Présentation et informations à fournir

Modifications d'IFRS 9
Instruments financiers

Décomptabilisation d'un passif financier réglé au moyen d'un virement électronique

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Adoption de normes nouvelles et révisées (suite)

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

IFRS 18 États financiers : Présentation et informations à fournir

IFRS 18 remplace IAS 1 et reprend sans les modifier bon nombre des dispositions d'IAS 1, en plus d'en ajouter de nouvelles. De plus, certains paragraphes d'IAS 1 ont été transférés à IAS 8 et à IFRS 7. En outre, l'IASB a apporté des modifications mineures à IAS 7.

IFRS 18 introduit également de nouvelles dispositions visant à :

- présenter, dans l'état du résultat net, les catégories spécifiées et les sous-totaux définis;
- fournir des informations sur les mesures de la performance définies par la direction dans les notes des états financiers;
- améliorer le regroupement et la ventilation des informations.

L'entité est tenue d'appliquer IFRS 18 pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2027, et l'application anticipée est permise. Les modifications d'IAS 7, ainsi que les versions révisées d'IAS 8 et d'IFRS 7, entrent en vigueur lorsque l'entité applique IFRS 18. IFRS 18 doit être appliquée de façon rétrospective, et des dispositions transitoires sont prévues.

L'Administration portuaire s'attend à ce que l'application de cette norme ait une incidence sur les états financiers consolidés au cours de périodes futures.

Modifications d'IFRS 9 Instruments financiers – Décomptabilisation d'un passif financier réglé au moyen d'un virement électronique

Les modifications d'IFRS 9 clarifient les exigences en matière de décomptabilisation pour les passifs financiers réglés au moyen de paiements électroniques. Plus précisément, une entité peut considérer un passif financier comme étant acquitté avant la date de règlement si les conditions suivantes sont remplies :

- i) L'entité ne peut pas révoquer l'ordre de paiement, y faire opposition ni l'annuler.
- ii) L'entité n'a plus accès à la trésorerie devant servir au règlement.
- iii) Le risque de règlement associé au système de paiement électronique est négligeable, ce qui signifie que le règlement suit un processus administratif standard et que le délai entre l'exécution de l'ordre de paiement et le règlement est court.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le passif est décomptabilisé seulement à la date de règlement. Les entités qui optent pour cette méthode doivent l'appliquer à tous les règlements effectués au moyen du même système de paiement électronique.

Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2026, et l'application anticipée est permise. L'Administration portuaire évalue actuellement les répercussions de ces modifications, mais elle ne s'attend pas à ce qu'elles aient une incidence significative sur les états financiers consolidés.

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)*Utilisation d'estimations et principaux domaines faisant appel au jugement*

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

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

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

Comme il est 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 son swap de taux d'intérêt. Des renseignements sur les principales hypothèses utilisées pour déterminer la juste valeur du swap 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 de son swap de taux d'intérêt.

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 du swap de taux d'intérêt.

ii) Durées d'utilité des immobilisations

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

Terrains	Aucun amortissement
Bâtiments, structures, pistes et voies de circulation	Mode linéaire sur 5 à 75 ans
Installations et matériel	Mode linéaire sur 3 à 25 ans
Dépenses différées liées à la préparation d'un site	Mode linéaire sur 5 à 40 ans
Immobilisations en cours	Aucun amortissement jusqu'à ce qu'elles se trouvent en état d'utilisation
Actifs au titre de droits d'utilisation	Mode linéaire sur la durée du contrat de location

iii) Débiteurs

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

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

iv) Dépréciation des immobilisations

L'Administration portuaire examine la valeur comptable des immobilisations et des UGT comparativement à leur valeur recouvrable. La valeur recouvrable est établie en fonction de la valeur d'utilité ou de la juste valeur diminuée des coûts de la vente. La direction a déterminé qu'il n'y a pas eu de dépréciation au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024.

v) Avantages du personnel futurs

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

vi) Provisions liées à des poursuites judiciaires

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

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

vii) Charges à payer

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

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

viii) Passif au titre de la concession du tunnel

Le traitement comptable du tunnel 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 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 de certaines 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 2024, par niveau.

	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
	\$	\$	\$	\$
Actifs financiers – swap de taux d'intérêt				
2024	—	139	—	139
2023	—	261	—	261

Aucun instrument financier n'a été transféré entre les niveaux 1, 2 et 3 en 2024 et en 2023.

L'Administration portuaire utilise des données de marché observables sur les placements sous-jacents pour évaluer ses instruments financiers de niveau 2. L'Administration portuaire ne détient aucun instrument de niveau 3.

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 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 produits à revenu fixe comprenant des placements portant intérêt et qu'elle engage des passifs financiers à des taux d'intérêt variables. Les variations des taux d'intérêt ont une incidence directe sur la juste valeur des titres à revenu fixe et sur la juste valeur des fonds d'investissement. Les variations des taux d'intérêt ont également une incidence indirecte sur le reste des placements détenus par l'Administration portuaire. À la fin de 2024, l'Administration portuaire détenait des titres à revenu fixe dans des placements à court terme pour un montant total de 82 101 \$ (2023 – 53 480 \$) et dans des placements à long terme pour un montant total de 25 160 \$ (2023 – 51 275 \$). 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.

	Taux d'intérêt	2024	Taux d'intérêt	2023
	%	\$	%	\$
Échéance				
2025	—	—	3,84 à 6,20	43 986
2026	3,60 à 5,26	10 250	—	—
2027	4,65 à 4,85	9 671	4,85	5 000
2028	5,07 à 5,55	2 289	5,07 à 5,55	2 289
2029	3,80 à 4,85	2 950	—	—
		25 160		51 275

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 consolidé de la situation financière ou sur le bénéfice net.

3. Instruments financiers : juste valeur et gestion du risque (suite)*Gestion du risque financier (suite)**Risque de taux d'intérêt (suite)*

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 2024, l'Administration portuaire était exposée au risque de taux d'intérêt suivant :

	\$
Tranche non couverte de la dette à long terme	18 720

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	94

Aux termes du contrat 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. Ce contrat permet 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 du swap 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.

Le swap de taux d'intérêt est réglé mensuellement. L'Administration portuaire règle le montant net de la différence entre les intérêts à taux fixe et les intérêts à taux variable.

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 et les débiteurs, qui sont exposés au risque de crédit. La valeur comptable des actifs financiers qui figure 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 procédures d'octroi de crédit qui comprennent une révision régulière des limites de crédit.

3. Instruments financiers : juste valeur et gestion du risque (suite)*Gestion du risque financier (suite)**Risque de crédit (suite)*

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 :

	2024	2023
	\$	\$
Créances clients		
Courantes	14 675	10 482
Non réglées depuis 31 à 90 jours	439	1 247
Non réglées depuis plus de 90 jours	545	495
	15 659	12 224
Autres	44	31
	15 703	12 255
Correction de valeur pour créances douteuses	(300)	(285)
	15 403	11 970

Rapprochement de la correction de valeur pour créances douteuses

	2024	2023
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	285	293
Augmentation au cours de l'exercice	48	36
Radiation de créances irrécouvrables au cours de l'exercice	(33)	(44)
Solde à la fin de l'exercice	300	285

3. Instruments financiers : juste valeur et gestion du risque (suite)*Gestion du risque financier (suite)**Risque de liquidité*

L'Administration portuaire vise à avoir suffisamment de liquidités pour faire face à ses obligations lorsqu'elles arrivent à échéance. L'Administration portuaire surveille ses soldes de trésorerie et les flux de trésorerie que génèrent ses activités d'exploitation pour s'assurer qu'ils répondent à ses exigences. Le tableau suivant présente les passifs financiers de l'Administration portuaire au 31 décembre 2024. 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	2025	2026	2027 et par la suite
	\$	\$	\$	\$
Créditeurs et charges à payer	43 393	43 393	—	—
Emprunt bancaire	22 205	2 276	2 280	17 649
	65 598	45 669	2 280	17 649

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	2025	2026	2027 et par la suite
	\$	\$	\$	\$
Passif au titre de la concession du tunnel	47 037	3 812	4 052	39 173

Risque de flux de trésorerie

La politique d'investissement de l'Administration portuaire comporte un plafond cible de 30 % pour ce qui est des réserves en trésorerie dans les produits de placement de toute institution financière donnée, ainsi qu'un plafond fixe de 35 %, peu importe le type de placement.

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. 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 et les capitaux propres, déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, ainsi que les placements à court terme.

	2024	2023
	\$	\$
Emprunt bancaire	22 205	24 483
Passif au titre de la concession du tunnel	47 037	50 623
Moins : trésorerie et équivalents de trésorerie	3 964	4 801
Moins : placements à court terme	82 101	53 480
(Trésorerie nette) dette nette	(16 823)	16 825
Capitaux propres	268 785	244 097
	251 962	260 922

Au 31 décembre 2024, le solde des FAA correspondait à une insuffisance de 3 506 \$, qui avait temporairement été financée au moyen de fonds généraux qui ne représentent pas des FAA. À mesure que des produits tirés des FAA sont générés par l'ABBT, ils seront affectés au remboursement des fonds qui ne représentent pas des FAA qui ont été utilisés. Par ailleurs, les emprunts bancaires de l'Administration portuaire sont assortis de clauses restrictives, auxquelles elle se conformait au 31 décembre 2024. 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 2024, l'Administration portuaire se conformait à ces restrictions.

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. Le contrat de location initial pour le siège social devait prendre fin le 27 septembre 2027. Toutefois, une modification du contrat a été effectuée en 2024, ce qui a donné lieu à une résiliation anticipée au 29 septembre 2025. Cette modification s'est traduite par un ajustement des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives. En parallèle, un nouveau contrat de location pour le siège social a été signé, avec prise d'effet le 1^{er} octobre 2025 et expiration le 28 février 2035, couvrant une superficie louée élargie, laquelle n'est pas incluse dans les actifs au titre de droits d'utilisation et les obligations locatives au 31 décembre 2024.

Actifs au titre de droits d'utilisation

	2024 \$	2023 \$
Coût à l'ouverture aux 1 ^{er} janvier	3 577	3 558
Acquisitions	28	19
Modification du contrat de location	(589)	—
Coût à la clôture aux 31 décembre	3 016	3 577
Amortissement cumulé à l'ouverture aux 1 ^{er} janvier	(1 697)	(1 323)
Amortissement	(380)	(374)
Amortissement cumulé à la clôture aux 31 décembre	(2 077)	(1 697)
Valeur comptable nette à l'ouverture aux 1 ^{er} janvier	1 880	2 235
Valeur comptable nette à la clôture aux 31 décembre	939	1 880

Obligations locatives

	2024 \$	2023 \$
Analyse des échéances – flux de trésorerie non actualisés contractuels		
Moins de un an	101	452
De un an à cinq ans	424	1 381
Plus de cinq ans	400	493
Total des obligations locatives non actualisées au 31 décembre	925	2 326
Obligations locatives incluses dans l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre		
Tranche courante	340	388
Tranche non courante	733	1 715
	1 073	2 103

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, 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 239 \$ (2023 – 315 \$). 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 314 \$ (2023 – 110 \$) et à 20 \$ (2023 – 19 \$), respectivement; celles-ci ont été passées en charges directement dans le résultat net.

6. Immobilisations

	Terrains	Bâtiments et structures	Installations et matériel	Dépenses différées liées à la préparation d'un site	Immobilisations en cours	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2023	15 518	249 774	40 819	836	13 083	320 030
Acquisitions	—	—	—	30	12 987	13 017
Transferts	—	4 545	7 551	—	(12 096)	—
Financement d'immobilisations	—	—	(1 366)	—	—	(1 366)
Cessions	—	—	(165)	—	—	(165)
Solde au 31 décembre 2023	15 518	254 319	46 839	866	13 974	331 516
Acquisitions	—	—	—	118	19 551	19 669
Transferts	—	9 138	8 348	—	(17 486)	—
Financement d'immobilisations	—	—	(6 059)	—	—	(6 059)
Cessions	—	—	—	—	—	—
Solde au 31 décembre 2024	15 518	263 457	49 128	984	16 039	345 126
Amortissement cumulé						
Solde au 1 ^{er} janvier 2023	—	(71 020)	(22 149)	(533)	—	(93 702)
Amortissement pour l'exercice	—	(6 170)	(4 389)	(38)	—	(10 597)
Cessions	—	—	146	—	—	146
Solde au 31 décembre 2023	—	(77 190)	(26 392)	(571)	—	(104 153)
Amortissement pour l'exercice	—	(6 599)	(4 482)	(38)	—	(11 119)
Cessions	—	—	—	—	—	—
Solde au 31 décembre 2024	—	(83 789)	(30 874)	(609)	—	(115 272)
Valeur comptable						
Solde au 31 décembre 2023	15 518	177 129	20 447	295	13 974	227 363
Solde au 31 décembre 2024	15 518	179 669	18 252	375	16 039	229 853

L'Administration portuaire a cherché à obtenir de l'aide publique en vertu de l'Initiative du transport aérien régional et du Programme des infrastructures des aéroports et a demandé un montant de 1 297 \$ en 2024 (2023 – 2 155 \$), qui sera affecté aux dépenses d'investissement de l'aéroport. À l'achèvement des projets d'immobilisations, le financement connexe est porté en réduction du coût de l'actif.

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 30,00 M\$ (2023 – 26,94 M\$).

6. Immobilisations (suite)

Le tableau suivant présente les projets dont les coûts estimatifs sont supérieurs à 1 M\$ au 31 décembre 2024 et qui sont pris en compte dans le total ci-dessus.

	Total des dépenses pour les projets autorisés ou faisant l'objet d'un engagement	Total des dépenses engagées	Dépenses futures estimatives
	\$	\$	\$
Restauration des systèmes électriques et mécaniques du pont du chenal maritime	11 980	5 691	6 289
Conception et construction liées à la réfection du mur est de l'île	7 100	514	6 586
Rénovations des installations de transfert de passagers de la terre ferme et de l'île	3 748	—	3 748
Améliorations des infrastructures électriques aéroportuaires	2 315	29	2 286
Construction dans le cadre du programme de réfection du mur de quai du port	2 677	151	2 526
Réfection de la voie de service ouest	2 180	93	2 087
	30 000	6 478	23 522

Au 31 décembre 2024, l'aéroport a atteint le seuil réglementaire du volume de passagers à partir duquel des aires de sécurité d'extrémité de piste (les « RESA ») doivent être aménagées aux fins de la conformité au Règlement de l'aviation canadien (parties I, II et VI – RESA) : DORS/2021-269.

L'Administration portuaire a approuvé les travaux en vue d'une conception préliminaire et d'une évaluation de l'incidence pour les RESA. Le montant estimatif des dépenses d'investissement pour les RESA sera déterminé dans le cadre de la conception. Les RESA doivent être achevées d'ici le deuxième trimestre de 2027.

Après la fin de l'exercice, le conseil a approuvé une augmentation du coût du projet de réfection de la voie de service ouest, qui s'établit à 3 985 \$ à la fin de l'étape de la conception, ainsi qu'une augmentation du coût du projet de conception et de construction liées à la réfection du mur est de l'île, qui s'établit à 9 100 \$, afin de permettre l'attribution et l'achèvement des travaux de construction.

7. Avantages du personnel futurs

L'Administration portuaire offre à ses employés permanents à temps plein (les employés non syndiqués embauchés avant le 25 novembre 2013 et certains employés syndiqués) un régime de retraite à prestations définies (le « régime 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 reçu 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 du personnel futurs ». Les prestations au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi et de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (« CSPAAAT ») ne sont pas capitalisées. Depuis 2018, l'Administration portuaire offre d'autres avantages du personnel futurs à certains de ses employés à temps plein, pourvu qu'ils demeurent à son emploi pour une durée déterminée. En raison du départ de certains employés en 2023 et en 2024, certains avantages du personnel futurs ont été frappés de déchéance et ont fait l'objet de règlements. L'incidence de ces éléments a été reflétée dans les présents états financiers consolidés.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

7. Avantages du personnel futurs (suite)

L'actuaire du régime, Aon, a effectué une évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation du régime à prestations définies au 1^{er} janvier 2023. Cet examen actuariel a révélé que le régime à prestations définies était en situation de surcapitalisation selon le principe de la continuité d'exploitation et sur la base de la solvabilité. Par conséquent, l'Administration portuaire devait prendre un congé de cotisation à compter d'avril 2023, en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

En août 2023, une nouvelle convention collective a été conclue avec la section locale 416 du SCFP (pour 2023 à 2027). Celle-ci prévoit des améliorations des prestations en vertu du régime à prestations définies pour les membres du syndicat, qui sont plafonnées à 1 M\$ pour la période allant du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2025, dont une tranche de 650 \$ a été reflétée dans l'obligation au titre des prestations constituées à la fin de 2024.

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

	Régime de retraite \$	Autres avantages \$	2024 Total \$	Régime de retraite \$	Autres avantages \$	2023 Total \$
Obligation au titre des prestations constituées						
Solde au début de l'exercice	53 975	2 051	56 026	52 109	1 952	54 061
Coût pour l'employeur des services rendus au cours de l'exercice	1 213	(394)	819	892	163	1 055
Cotisations des employés	321	—	321	442	—	442
Charges d'intérêts	2 407	70	2 477	2 484	75	2 559
Prestations versées	(3 554)	(81)	(3 635)	(3 827)	(81)	(3 908)
Coût des services passés	500	—	500	—	—	—
Écarts actuariels	(381)	(59)	(440)	1 875	64	1 939
Incidence des déchéances	20	—	20	—	(122)	(122)
Solde à la fin de l'exercice	54 501	1 587	56 088	53 975	2 051	56 026
Actifs du régime						
Juste valeur au début de l'exercice	65 661	—	65 661	61 646	—	61 646
Cotisations de l'employeur	563	81	644	1 429	81	1 510
Cotisations des employés	321	—	321	442	—	442
Charges non liées aux placements	(253)	—	(253)	(280)	—	(280)
Prestations versées	(3 554)	(81)	(3 635)	(3 827)	(81)	(3 908)
Produits d'intérêts	2 953	—	2 953	3 147	—	3 147
Rendement des actifs du régime, excluant les montants compris dans les produits d'intérêts	7 391	—	7 391	3 104	—	3 104
Juste valeur à la fin de l'exercice	73 082	—	73 082	65 661	—	65 661
Situation de capitalisation – excédent (déficit) du régime	18 581	(1 587)	16 994	11 686	(2 051)	9 635
Actif (passif) au titre des prestations constituées	18 581	(1 587)	16 994	11 686	(2 051)	9 635

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

7. Avantages du personnel futurs (suite)

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

	Régime de retraite	Autres avantages	2024 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2023 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Composantes des coûts nets des prestations comptabilisés au cours de l'exercice						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 063	(394)	669	892	163	1 055
Coût des services rendus au cours de l'exercice – suspension des cotisations	150	—	150	—	—	—
Frais d'administration	253	—	253	280	—	280
Charges d'intérêts	2 407	70	2 477	2 484	75	2 559
Produits d'intérêts	(2 953)	—	(2 953)	(3 147)	—	(3 147)
Écarts actuariels	—	(16)	(16)	—	36	36
Coût des services passés	500	—	500	—	—	—
Incidence des déchéances/règlements	20	—	20	—	(122)	(122)
Coût comptabilisé au titre des avantages du personnel futurs	1 440	(340)	1 100	509	152	661

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

	Régime de retraite	Autres avantages	2024 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2023 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Réévaluation du passif net au titre des prestations définies comptabilisé dans les autres éléments du résultat global						
Écarts actuariels liés aux actifs	(7 491)	—	(7 491)	(3 104)	—	(3 104)
Écarts actuariels liés aux obligations	(281)	(43)	(324)	1 875	28	1 903
(Profit) perte lié à la réévaluation comptabilisé	(7 772)	(43)	(7 815)	(1 229)	28	(1 201)

La date utilisée pour mesurer les actifs et les passifs aux fins de la comptabilisation était le 31 décembre 2024. L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de la capitalisation du régime de retraite des employés de l'Administration portuaire de Toronto a été effectuée en date du 1^{er} janvier 2023. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation sera effectuée au 1^{er} janvier 2026.

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

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

7. Avantages du personnel futurs (suite)

- Les exigences de financement minimal ont été établies en fonction des exigences du plus récent rapport d'évaluation actuarielle réalisé aux fins de la 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 la 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.
Inflation liée à la santé	Le risque que le coût des prestations d'assurance-maladie augmente et dépasse les hypothèses utilisées.

7. Avantages du personnel futurs (suite)*Répartition de l'actif du régime de retraite au 31 décembre 2024**

	2024		Pourcentage des actifs au titre des prestations définies 2023	
	Cotés	Non cotés	Cotés	Non cotés
	%	%	%	%
Catégorie d'actif				
Titres de capitaux propres	56,80	—	51,30	—
Revenu fixe	14,30	—	15,20	—
Placements alternatifs	28,30	—	32,90	—
Autres	0,60	—	0,60	—
	100,00	—	100,00	—

* Les prestations au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi et de la CSPAAT 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 :

	2024	2023
	%	%
Hypothèses clés		
Obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice		
Taux d'actualisation	4,70	4,60
Croissance de la rémunération	2,00	2,00
Coût des prestations au cours de l'exercice		
Taux d'actualisation	4,70	4,60
Taux tendanciels du coût des soins de santé à la fin de l'exercice		
Taux initial	4,35	4,35
Taux final	4,05	4,05

	Régime de retraite	2024 Autres avantages
	\$	\$
Analyse de sensibilité de l'obligation au titre des prestations définies		
Incidence d'une augmentation de 1 % du taux d'actualisation	(6 236)	(142)
Incidence d'une diminution de 1 % du taux d'actualisation	7 962	171
Incidence d'une augmentation de 1 % de l'échelle salariale	676	s.o.
Incidence d'une diminution de 1 % de l'échelle salariale	(599)	s.o.
Incidence d'une augmentation de un an de la longévité	1 394	32
Incidence d'une diminution de un an de la longévité	(1 419)	(32)
Incidence d'une augmentation de 1 % des taux tendanciels	s.o.	172
Incidence d'une diminution de 1 % des taux tendanciels	s.o.	(146)

La durée moyenne pondérée du régime est d'environ 12,9 ans pour 2024 (2023 – 13,0 ans).

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés

a) Emprunts bancaires

L'Autorité portuaire dispose d'une facilité de crédit à terme renouvelable de 50 M\$ aux termes d'un contrat de prêt conclu avec une grande institution financière, et cette facilité sert au financement de diverses dépenses d'investissement. Au cours de l'exercice, la direction a prorogé la date d'échéance de la facilité de crédit au 31 mai 2026. Conformément aux modalités du contrat de prêt, l'Administration portuaire doit effectuer des remboursements de capital mensuels sur une période d'amortissement de 15 ans à compter du 30 avril 2022. Malgré le calendrier de remboursement de capital, l'Administration portuaire est tenue de rembourser tous les montants impayés à la date d'échéance du 31 mai 2026, à moins que celle-ci ait été autrement prorogée en vertu d'un contrat conclu avec l'institution financière.

Le tableau suivant est fondé sur l'amortissement des paiements sur la facilité décrite ci-dessus. L'Administration portuaire s'attend à ce que l'emprunt soit renégocié au plus tard à la date d'échéance actuelle et que sa durée soit prolongée sur la période d'amortissement complète. Le tableau suivant reflète donc l'engagement selon lequel ces montants devront être remboursés aux dates indiquées ci-dessous.

Au 31 décembre 2024, le montant impayé en vertu de la facilité de crédit à terme s'élevait à 22 205 \$ (2023 – 24 483 \$). Les remboursements de capital de la facilité ci-dessus pour les cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

	Total \$
2025	2 276
2026	2 280
2027	2 280
2028	2 280
2029	2 280
Par la suite	10 809
	22 205
Moins : tranche courante	2 276
Tranche à long terme	19 929

Si le remboursement intégral de la facilité de crédit à terme était requis à la date d'échéance actuelle, le tableau ci-dessus serait ajusté comme suit : 2 276 \$ en 2025 et 19 929 \$ en 2026.

b) Instrument dérivé et comptabilité de couverture

L'Administration portuaire a conclu un swap de taux d'intérêt en juillet 2016 :

	Début	Échéance	Montant notionnel au début \$	Taux d'intérêt fixe \$	Montant notionnel au 31 décembre 2024 \$	Montant notionnel au 31 décembre 2023 \$
Swap	Juillet 2016	Juillet 2031	7 998	1,67 %	3 485	4 021

Cette couverture a été désignée comme un swap de taux d'intérêt dans une relation de couverture, et le solde de la facilité de crédit s'établissait alors à 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.

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés (suite)*b) Instrument dérivé et comptabilité de couverture (suite)*

S'il y a lieu, la juste valeur du dérivé est ajustée pour tenir compte du risque de crédit de l'Administration portuaire.

Cette couverture a été désignée comme une couverture de flux de trésorerie, et cette désignation est maintenue dans le cadre du refinancement. En effet, d'après une évaluation du contrat de prêt renouvelé conclu en mai 2024, l'Administration portuaire a déterminé que cet instrument peut continuer d'être désigné comme une couverture, 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

	2024	2023
	\$	\$
Inefficacité selon la comptabilité de couverture reclassée des autres éléments du résultat global	9	13

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

	2024	2023
	\$	\$
Perte résultant de l'évaluation à la valeur de marché du swap	(122)	(109)
Inefficacité reclassée en résultat net	(9)	(13)
Comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(131)	(122)

9. Paiements en remplacement d'impôts

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

10. Frais d'améliorations aéroportuaires

L'Administration portuaire exigeait des frais d'améliorations aéroportuaires (les « FAA » ou les « frais ») de 29,00 \$ en 2024 (2023 – 29,00 \$) par passager au départ. De plus, les produits nets tirés du matériel publicitaire du tunnel ont été inclus dans les FAA. 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 2024, le montant net des FAA perçus s'est élevé à 25 505 \$ (2023 – 24 981 \$). Ces frais sont comptabilisés dans l'état consolidé du résultat net et du résultat global à titre de frais d'améliorations aéroportuaires.

Les produits tirés des FAA sont présentés après déduction d'une commission de 3 % versée aux transporteurs aériens pour la perception de ces frais auprès des passagers transportés.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

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.

	2024 Total \$	2023 Total \$	2024 Autres que FAA \$	2024 FAA \$	2023 Autres que FAA \$	2023 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	55 800	46 100	55 800	—	46 100	—
Frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	25 505	24 981	—	25 505	—	24 981
	81 305	71 081	55 800	25 505	46 100	24 981
Charges d'exploitation						
Salaires et avantages sociaux	14 653	13 662	14 592	61	13 662	—
Biens et services	31 576	25 553	28 961	2 615	25 203	350
Charge liée aux produits bruts	3 625	3 526	2 095	1 530	2 027	1 499
Paiements en remplacement d'impôts	2 473	1 165	2 473	—	1 165	—
Amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations	11 499	10 971	2 997	8 502	2 523	8 448
	63 826	54 877	51 118	12 708	44 580	10 297
Bénéfice avant intérêts, coûts de financement et autres éléments	17 479	16 204	4 682	12 797	1 520	14 684
Produits tirés des placements	5 955	5 290	5 955	—	5 290	—
Charges d'intérêts	(4 230)	(4 650)	(141)	(4 089)	(179)	(4 471)
Provision pour la réfection de la flèche littorale de Leslie Street et du point d'attache J	(2 200)	(7 533)	(2 200)	—	(7 533)	—
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	17 004	9 311	8 296	8 708	(902)	10 213
Variations de la juste valeur du swap de taux d'intérêt liées à la comptabilité de couverture – perte sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace	(131)	(122)	(131)	—	(122)	—
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs	7 815	1 201	7 815	—	1 201	—
Bénéfice global pour l'exercice	24 688	10 390	15 980	8 708	177	10 213

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 2024

(en milliers de dollars canadiens)

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 :

Nom	Titre	2024			2023
		Rémunération	Avantages imposables	Total \$	Total \$
Sandra Pupatello ¹	Administratrice, présidente du conseil	59	—	59	15
Robin Pilkey ²	Administratrice	18	—	18	—
Hellen Siwanowicz	Administratrice	39	—	39	34
Thomas Ruth	Administrateur	32	—	32	16
Jane Mckenna ³	Administratrice	31	—	31	11
Amanda Walton ⁴	Administratrice	32	—	32	66
Darin Deschamps ⁵	Administrateur	37	—	37	42
Chris Reynolds ⁶	Administrateur	—	—	—	11
Roelof-Jan (RJ) Steenstra	Président et chef de la direction	490	24	514	425
Alan Paul ⁷	Vice-président principal et chef des finances	847	19	866	315
John Peellegoda ⁸	Vice-président principal, Stratégie, et chef des finances	116	7	123	—
Willard Ramjass ⁹	Vice-président principal et avocat général	328	22	350	204
Deborah Wilson	Vice-présidente, Communications et relations publiques	261	18	279	258
Bojan Drakul ¹⁰	Vice-président, Infrastructures, planification et environnement	259	18	277	240
Warren Askew ¹¹	Vice-président de l'aéroport	227	18	245	125
		2 528	126	2 902	2 167

1 – a cessé ses fonctions le 7 mars 2025

2 – est entrée en fonction le 2 avril 2024

3 – est entrée en fonction le 14 mars 2025

4 – a cessé ses fonctions le 1^{er} avril 2024

5 – a cessé ses fonctions le 12 septembre 2024

6 – a cessé ses fonctions le 12 janvier 2023

7 – a cessé ses fonctions le 31 juillet 2024

8 – est entré en fonction le 29 juillet 2024

9 – est entré en fonction le 27 mars 2023

10 – est entré en fonction le 17 avril 2023

11 – est entré en fonction le 29 mai 2023

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'entente de l'Administration portuaire viendra à échéance le 31 octobre 2027. En vertu de son contrat de location, l'Administration portuaire est tenue de maintenir dans un état stable et dynamique les berges et les points d'attache connexes.

Dans le cadre des obligations prévues dans le contrat de location, l'Administration portuaire surveille les points d'attache et les plages sur les rives est et sud de la flèche littorale de Leslie Street dans le but de stabiliser davantage les berges. Ce programme de surveillance a permis de déterminer que la reconstruction du point d'attache J nécessitait des améliorations comme condition de résiliation du contrat de location. L'Administration portuaire examine les options qui s'offrent à elle pour achever cette restauration et elle a comptabilisé un passif au titre de ces travaux qui reflète sa meilleure estimation actuelle.

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 sera renouvelé avec prise d'effet le 1^{er} octobre 2025, et la date d'expiration sera le 28 février 2035.

L'Administration portuaire a également conclu un contrat de location visant un local réservé aux services de TI ainsi qu'un coin-repas et un vestiaire dans l'aérogare de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Le contrat de location arrive à expiration le 29 juin 2033. Se reporter à la note 5 pour plus de détails au sujet de l'obligation locative comptabilisée à l'égard de ces deux contrats de location.

14. Garanties

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

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

14. Garanties (suite)

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

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 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 2024, un actif de 110 418 \$ (2023 – 110 418 \$) avait été comptabilisé au titre des immobilisations, avec un passif connexe de 47 037 \$ (2023 – 50 623 \$).

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 et, au 31 décembre 2024, les montants indexés se chiffraient à 217 \$ (2023 – 212 \$) et à 1 756 \$ (2023 – 1 689 \$) par exercice, respectivement.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

16. Produits et charges par unité d'exploitation

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 unité d'exploitation.

	2024	Produits par unité d'exploitation 2023	2024	Charges par unité d'exploitation 2023	2024	Bénéfice net par unité d'exploitation 2023
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Unités d'exploitation						
Exploitation du port	13 746	7 942	5 231	4 547	8 515	3 395
Marina de l'avant-port	6 652	6 707	3 447	3 602	3 205	3 105
ABBT et FAA, montant net	57 378	52 788	26 740	22 739	30 638	30 049
Administration de biens et autres	3 529	3 644	952	1 117	2 577	2 527
Produits tirés de placements	5 955	5 290	—	—	5 955	5 290
Services généraux	—	—	9 859	7 210	(9 859)	(7 210)
	87 260	76 371	46 229	39 215	41 031	37 156
Bénéfice net tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants					41 031	37 156
Paiements en remplacement d'impôts					(2 473)	(1 165)
Amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations					(11 499)	(10 971)
Charges d'intérêts					(4 230)	(4 650)
Charge liée aux produits bruts					(3 625)	(3 526)
Bénéfice net pour l'exercice avant les éléments suivants					19 204	16 844
Provision pour le point d'attache J de la flèche littorale de Leslie Street et les autres obligations					(2 200)	(7 533)
Bénéfice net pour l'exercice					17 004	9 311
Perte sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace					(131)	(122)
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs					7 815	1 201
Bénéfice global pour l'exercice					24 688	10 390

17. Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement liés aux activités d'exploitation

Le tableau suivant présente les variations des éléments hors trésorerie du fonds de roulement.

	2024	2023
	\$	\$
Débiteurs, montant net	(3 433)	(1 747)
Autres actifs courants	805	(226)
Juste valeur du swap de taux d'intérêt	(122)	(109)
Profit sur la modification du contrat de location	(78)	—
Charges payées d'avance	165	418
Créditeurs et charges à payer	294	11 970
Produits comptabilisés d'avance	(5 063)	454
	(7 432)	10 760

18. Détails des charges d'exploitation liées aux biens et services

Le tableau suivant présente les éléments importants des biens et services.

	2024	2023
	\$	\$
Réparations et entretien	8 259	8 403
Matières et services publics liés à l'exploitation	7 495	5 984
Honoraires professionnels et de consultation	5 072	2 118
Sécurité	4 571	4 142
Charges de bureau et générales	1 874	1 559
Assurances	1 698	1 765
Relations publiques	1 277	697
Loyers	682	622
Autres charges	648	263
	31 576	25 553

19. Chiffres comparatifs de l'exercice précédent

Certains chiffres comparatifs de l'exercice précédent ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à celle de l'exercice considéré.