

PORTS
TORONTO

RAPPORT ANNUEL
2022



PORTS TORONTO

© Administration portuaire de Toronto
2023. Tous droits réservés.

207 Queens Quay ouest, suite 500
Toronto, ON. M5J 1A7

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

Canada

L'Administration portuaire de Toronto
est ci-après dénommée PortsToronto.

Pour en savoir plus au sujet du présent rapport :
PortsToronto

Service des communications et des relations
publiques

207 Queens Quay ouest, suite 500
Toronto, Ontario M5J 1B7

Canada

Téléphone : 416-863-2075

Courriel : communications@portstoronto.com



Je suis électrique!
I'm
electric

TABLE DES MATIÈRES

Reconnaissance du territoire	4
Message de la présidente	5
Message du président et chef de la direction	7
PortsToronto en un coup d'œil	10
Aéroport Billy Bishop de Toronto	11
Port de Toronto	12
Marina de l'avant-port	14
Biens et actifs immobiliers	15
Partie deux : Durabilité	16
Innovier pour préparer un avenir durable	17
Protéger les eaux de Toronto	18
Protéger les eaux de Toronto	19
Partie trois : Communauté	22
Community Investment	23
Consultation et mobilisation	25
Partie quatre- Économie	26
L'économie touristique	27
Industrie et commerce	29
Partie quatre – Gouvernance	32
Mandat	33
Reddition de comptes	33
Conseil d'administration	33
Haute direction	33
Partie cinq – Rapport de gestion – 2022	33
Partie six – États financiers vérifiés – 2022	41



Dans le cadre de son mandat, PortsToronto exerce ses activités sur le territoire traditionnel de nombreuses nations, notamment des Mississaugas de Credit, des Anishnabeg, des Chippewas, des Haudenosaunee et des Wendats – territoire qui abrite aujourd’hui un grand nombre de Premières Nations et de peuples inuits et métis. PortsToronto respecte le fait que la Couronne ait signé le Traité n° 13 avec les Mississaugas de Credit (traité qui vise les terres sur lesquelles est bâtie la ville de Toronto) et les Traités Williams avec plusieurs bandes de Mississaugas et de Chippewas. Aujourd’hui, Toronto abrite encore des peuples autochtones, et nous nous réjouissons de pouvoir échanger et travailler avec eux sur ce territoire.

Exprimer notre gratitude à la Terre mère, notamment pour les ressources qu’elle nous procure, et honorer l’ensemble des Premières Nations, des Métis et des Inuits qui vivent sur ce territoire depuis des temps immémoriaux. PortsToronto travaille en consultation et en collaboration avec la Première Nation des Mississaugas de Credit sur toutes les propositions de projets.





MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

L'année précédente a été positive et fructueuse alors que PortsToronto est sorti de l'ombre de la pandémie et a connu non seulement une forte reprise, mais a commencé à tracer la voie à suivre pour l'avenir.

Cela fait longtemps que PortsToronto est intégrée dans le tissu économique et social de Toronto. En plus de 110 années d'existence, PortsToronto a en effet apporté à la ville une contribution importante et significative. Elle a littéralement « fondé » le secteur riverain en remblayant la zone située au sud du boulevard Lakeshore, a construit l'Aéroport Billy Bishop de Toronto en 1939, et a par la suite investi dans la modernisation de l'infrastructure, par exemple en finançant la construction du tunnel piétonnier menant à l'aéroport, en participant à la restauration du pont du chenal maritime, ou encore en mettant en service le premier traversier canadien entièrement électrique. PortsToronto est donc inextricablement liée à la ville de Toronto et à la prospérité de cette dernière.

Alors en cette période où Toronto regarde vers l'avenir, PortsToronto s'engage une fois de plus à ses côtés et est déterminée à faciliter la reprise, à soutenir l'économie et à investir massivement dans l'infrastructure de transport afin de permettre à la ville de recommencer à avancer.

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

Il est intéressant de noter qu'un récent rapport de Richard Florida – célèbre urbaniste et professeur à l'Université de Toronto – a confirmé que Toronto a absolument besoin d'un aéroport en son centre pour se rétablir, renouer avec la croissance et réaliser ses ambitions. D'après l'auteur de ce rapport, la ville et l'aéroport sont tous deux à un point d'inflexion; en effet, le moment est venu pour eux d'optimiser les infrastructures et de réaliser l'investissement intellectuel nécessaire pour asseoir leur position sur la scène mondiale. L'aéroport est un atout incontestable pour la ville de Toronto et la région, et devrait être considéré comme tel. Dans le rapport en question, M. Florida confirme d'ailleurs que les aéroports de centre-ville sont de précieux atouts, et ce, pour n'importe quelle ville de la planète. Toronto a la chance de posséder le sien depuis plus de 80 années, et doit veiller à le conserver pendant au moins aussi longtemps, car il contribuera à faire de cette ville ce qu'elle pourrait et devrait être.

Cela dit, il faut savoir que la circulation des marchandises est tout aussi importante que la circulation des personnes – et qu'elle est en partie assurée par le port maritime de Toronto, maillon essentiel du système pour bon nombre de secteurs, notamment pour nos industries de l'alimentation et de la construction. Le port a connu en 2022 une année record, puisqu'il a reçu plus de deux millions de tonnes de marchandises, parmi lesquelles du sucre, du sel, des agrégats, ou encore des matériaux requis pour les besoins de projets de développement urbain – comme le projet de protection des terres portuaires contre les inondations, mené par Waterfront Toronto en collaboration avec tous les ordres de gouvernement.

Il importe de souligner que le port favorise aussi le tourisme et est devenu ces dernières années un site important et intéressant pour les navires de croisière. En 2022, il a d'ailleurs accueilli 40 bateaux de ce type, qui ont débarqué à Toronto près de 13 000 passagers. Ces visiteurs ont profité de leur séjour de quelques nuits pour découvrir les restaurants de la ville, ses sites remarquables et ses nombreuses autres facettes.



Pour que la ville sorte de la crise de la pandémie et se rétablisse, il faut absolument permettre de nouveau aux gens et aux marchandises de circuler. Or, en accueillant les passagers qui transitent par l'Aéroport Billy Bishop ou par le terminal de croisière situé sur les terrains portuaires, en permettant aux plaisanciers de partir sillonner les eaux du havre depuis la Marina de l'avant-port, ou encore en réceptionnant au port des cargaisons de sucre et de sel, PortsToronto joue un rôle essentiel de moteur de la reprise et contribue ainsi à la redynamisation de la ville de Toronto.

Il ne faut pas oublier que c'est notre équipe qui fait tourner ce moteur. Je tiens donc à féliciter les talentueux et dévoués membres de l'équipe de direction et du personnel de PortsToronto pour l'engagement dont ils font preuve envers cette organisation, et pour leur contribution à nos excellents résultats de 2022. En septembre, nous avons accueilli un nouveau président et chef de la direction, RJ Steenstra, qui assure un leadership solide à PortsToronto et commence à mettre en place les éléments de base pour garantir que nous progressons de manière réfléchie et responsable, mais dynamique.

Je tiens aussi à remercier mes collègues du Conseil pour leur dévouement et leur sagacité : Darin Deschamps, Hellen Siwanowicz, Christopher Reynolds et Don McIntyre (qui a quitté le conseil en mars 2022). Je tiens également à remercier Geoffrey Wilson, qui a pris sa retraite en tant que président et chef de la direction en juin 2022 après 13 ans à la tête de PortsToronto. Je remercie également nos intervenants et nos partenaires communautaires et gouvernementaux, notamment Transports Canada, la Ville de Toronto et le gouvernement fédéral.

Je suis fière de présider un conseil d'administration composé de membres talentueux, et c'est pour moi un privilège que de travailler avec l'équipe de PortsToronto à la réalisation de notre vision et de notre mission, de façon à ce que nous restions à même de soutenir et servir la ville de Toronto, et de l'aider à jouer son rôle à l'échelle provinciale et nationale. Étant donné que l'on assiste à un retour à la normale à l'Aéroport Billy Bishop, que le trafic de passagers se rapproche de son niveau de 2019, que le Port de Toronto n'a rien perdu de sa vigueur ni de son importance, et que nous avons prévu d'investir dans le développement durable et l'infrastructure, PortsToronto est bien partie pour continuer d'apporter son soutien à Toronto et de jouer un rôle de moteur de la croissance et de la prospérité.

Amanda Walton
Présidente du conseil
d'administration





MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Étant donné que je suis entré au service de PortsToronto en septembre 2022, il s'est avéré très intéressant pour moi de rédiger ce message concernant le rapport annuel de 2022, et de faire la chronique des nombreuses réalisations de l'an dernier. Après plusieurs années de difficultés et de perturbations liées à la pandémie, 2022 a marqué le tant attendu retour à la normale pour les activités de PortsToronto, qui a enregistré une reprise et une croissance dans tous les domaines et a dégagé d'importants produits financiers, tout en restant fidèle à ses engagements en matière de conduite d'opérations durables, de collaboration avec la communauté et d'investissement dans des initiatives de développement urbain.

C'est ce retour à la normale, ainsi que la certitude de voir la reprise et la croissance se poursuivre, que nous tenions à souligner et à célébrer dans le présent Rapport annuel. Vous trouverez au fil des pages qui suivent des détails sur la performance opérationnelle enregistrée par PortsToronto en 2022, des données financières vérifiées, et une vue d'ensemble des progrès et de la croissance que nous avons constatés dans le cadre de l'exploitation de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, du Port de Toronto et de la Marina de l'avant-port. Nous rendons également compte de la situation de notre quatrième unité opérationnelle, que nous appelons « Biens et autres » et qui regroupe nos biens immobiliers et nos placements. Globalement, PortsToronto a connu une année faste à tous points de vue. Après un démarrage plutôt lent du fait de l'incidence de la pandémie sur les activités de l'aéroport, les résultats de PortsToronto se sont nettement améliorés en milieu d'année, et celle-ci a été bonne sur le plan financier. PortsToronto a déclaré des produits d'exploitation de 65,4 millions de dollars pour 2022, un montant en hausse par rapport à celui de l'année 2021, pour laquelle elle avait déclaré 39,7 millions de dollars, soit 25,7 millions de moins. Par ailleurs, PortsToronto a tiré de ses activités d'exploitation un bénéfice net de 30,4 millions de dollars, contre 10 millions de dollars en 2021 – ce qui représente une amélioration de 20,4 millions de dollars d'une année sur l'autre.

Chaque unité opérationnelle a contribué aux bons résultats de 2022, mais il faut savoir que l'Aéroport Billy Bishop est toujours la plus importante de ces unités, puisqu'il génère environ 70 % des recettes de notre organisation. Comme je l'ai déjà indiqué, le démarrage de l'année 2022 a été assez lent à l'aéroport en raison de l'apparition de la souche Omicron du virus de la COVID-19, qui a eu un impact à la fois sur les restrictions gouvernementales et sur la demande de transport de passagers – et donc sur les déplacements. Cependant, la situation sanitaire s'est améliorée vers le milieu de l'année, ce

qui s'est traduit par la levée des restrictions de déplacements et la reprise de la demande en transport. En ce qui concerne les voyages aériens, l'Aéroport Billy Bishop a été confronté à bien moins de difficultés que d'autres aéroports, et les passagers ont été séduits par la commodité et la fiabilité qui ont toujours caractérisé notre aéroport.

C'est d'ailleurs avec grand plaisir que nous avons vu ce sentiment s'exprimer lors de l'attribution des World Airport Awards 2022 de Skytrax : l'Aéroport Billy Bishop a une fois de plus été classé sur la liste des meilleurs aéroports du monde. Ces prix annuels attribués en fonction du vote de près de 14 millions de voyageurs de partout dans le monde sont une véritable référence internationale en matière d'excellence aéroportuaire. Or, l'Aéroport Billy Bishop a terminé huitième au classement des meilleurs aéroports du monde (catégorie moins de cinq millions de passagers), et neuvième au classement des meilleurs aéroports régionaux d'Amérique du Nord.

Il est intéressant de noter qu'un sondage d'opinion réalisé par Environics en juin 2022 a confirmé l'attachement et les bonnes dispositions des habitants de Toronto à l'égard de l'Aéroport Billy Bishop. Cette enquête a révélé que 97 % des Torontois ayant déjà pris l'avion à l'Aéroport Billy Bishop ont apprécié l'expérience et gardé une bonne impression de l'aéroport. Il importe de souligner que même les résidents de Toronto n'ayant jamais utilisé l'Aéroport Billy Bishop se réjouissent de son existence, et que 85 % de la population torontoise le considère comme un précieux atout pour l'ensemble de la ville. De plus, la majorité des habitants de Toronto (87 %) conviennent qu'il est intéressant pour la ville de disposer d'un aéroport en plein centre, et 86 % estiment que l'Aéroport Billy Bishop est pour la Toronto un important point d'entrée favorisant le commerce et le tourisme. Parmi les autres raisons de la popularité de l'Aéroport Billy Bishop confirmées par l'enquête, citons notamment le fait qu'il représente un précieux atout pour la ville (85 % des sondés) et une bonne utilisation des terres (82 % des sondés).

Le sondage de juin 2022 a également révélé que 7 Torontois sur 10 prévoient recommencer à prendre l'avion dans les mois suivants pour des voyages d'agrément, et c'est effectivement ce qui a été observé à l'Aéroport Billy Bishop. Nous avons été ravis d'enregistrer une forte reprise au cours de la deuxième moitié de l'année 2022, période durant laquelle les volumes de passagers représentaient en moyenne 81 % des niveaux de 2019.



L'augmentation de la demande de transport aérien au deuxième semestre s'est traduite par une hausse du bénéfice d'exploitation de l'aéroport, qui est passé de 5 millions de dollars en 2021 à 24 millions de dollars en 2022, et a donc dépassé le montant atteint en 2019 (22,1 millions de dollars). Au total, près de 1,7 million de passagers sont passés par l'aéroport en 2022, contre environ 2,8 millions en 2019.

Le port maritime de Toronto a lui aussi connu une année faste en 2022 : pour la sixième année consécutive, il a permis le transit de plus de deux millions de tonnes de produits en vrac et de marchandises diverses. En 2022, 231 navires sont passés par le port, notamment 191 pour livrer des cargaisons de sucre, de sel, de ciment, d'agrégats et d'acier directement au cœur de la ville, ce qui a contribué à renforcer l'importance du rôle du Port de Toronto au sein de la chaîne d'approvisionnement nationale. En 2022, le Port a également vu arriver de Nouvelle-Écosse, sur une barge tractée par un remorqueur, une autre travée de pont commandée pour les besoins du projet de Waterfront Toronto visant à protéger les terres portuaires contre les inondations. Le Port a par ailleurs joué un rôle essentiel en permettant l'amarrage d'un navire venu livrer trois précieux transformateurs destinés à la Ville de Toronto.

Nous avons aussi eu le plaisir d'assister au retour des navires de croisière au Port de Toronto, qui n'en avait pas accueilli depuis deux ans en raison de la pandémie. Ainsi, au cours de la saison 2022, 40 de ces navires ont fait escale à Toronto, où ils ont débarqué près de 13 000 passagers venus découvrir les théâtres, boutiques, restaurants et autres endroits intéressants de la ville – ce qui a contribué à doper la reprise économique de cette dernière. Toute cette activité a permis au Port d'engranger un bénéfice d'exploitation de toutes provenances de 6,2 millions de dollars, contre 5,5 millions de dollars en 2021.

De même, la Marina de l'avant-port s'en est encore très bien sortie en 2022 : la demande de services d'hivernage est restée forte au cours de l'hiver 2022-2023, et le nombre de renouvellements de demandes de postes à quai pour l'été a fait grimper le taux d'occupation à 100 %. La navigation de plaisance n'a pas perdu en popularité à Toronto, et de nombreux habitants des zones résidentielles voisines sont venus grossir les rangs des plaisanciers. Nous nous attendons à ce que la demande reste soutenue dans ce secteur, car un certain nombre de marinas vont fermer cette année. La Marina de l'avant-port a enregistré en 2022 un bénéfice d'exploitation de 2,8 millions de dollars, pour des recettes de 6,1 millions de dollars.

Notre quatrième unité opérationnelle – la catégorie « Biens et autres », qui comprend les placements – a quant à elle enregistré un bénéfice d'exploitation de 4 millions de dollars en 2022, contre 2,9 millions l'année précédente. Cette catégorie inclut la location de diverses propriétés dans le secteur riverain, mais aussi le revenu de placements généré par les liquidités de PortsToronto, revenu qui a augmenté en 2022 par rapport à 2021 du fait de la hausse des taux d'intérêt.

Toutes nos unités opérationnelles ayant généré d'importants revenus, nous avons versé des sommes substantielles aux divers ordres de gouvernement, notamment 1,1 million de dollars en PERI (paiements versés en remplacement d'impôts) à la Ville de Toronto et 2,3 millions de dollars de taxes foncières. Au total, les montants comptabilisés et payés au gouvernement fédéral et à la Ville de Toronto ont atteint 6,6 millions de dollars pour l'exercice 2022 et 6,4 millions de dollars pour l'exercice 2021, des sommes représentant respectivement 10,1 et 16,2 % des produits d'exploitation de PortsToronto ces années-là.

En plus de payer des impôts aux différents ordres de gouvernement, PortsToronto a continué de procéder à des investissements importants dans le cadre de son plan de développement durable et des initiatives environnementales et communautaires connexes. Le financement de la transformation du Marilyn Bell en traversier entièrement électrique a été l'un de ses plus gros investissements à cet égard. Le « nouveau traversier » a été mis en service le 15 décembre 2021, et les effets de son fonctionnement plus propre, plus écologique et plus silencieux se sont pleinement fait sentir en 2022.

Depuis sa transformation, le navire n'utilise plus que de l'électricité propre fournie par Bullfrog Power et provenant d'installations éoliennes et solaires : il ne génère donc plus d'émissions de gaz à effet de serre, ce qui devrait se traduire par une réduction d'environ 530 tonnes des émissions annuelles directes de l'aéroport. Cette modernisation du traversier a permis d'améliorer l'efficacité de son fonctionnement et d'éliminer les émissions atmosphériques connexes. En outre, elle cadre avec le programme primé de gestion du bruit de l'aéroport, car elle a rendu le Marilyn Bell bien plus silencieux, et donc bien moins gênant pour la population de l'agglomération voisine. Il s'agit du premier traversier canadien entièrement électrique, et nous espérons qu'il servira d'exemple et que d'autres véhicules maritimes de ce type seront mis en service à l'avenir.



Les initiatives comme la transformation du Marilyn Bell en navire électrique s'inscrivent dans un programme de développement durable plus vaste, qui est présenté de façon détaillée dans nos rapports sur la durabilité et comprend des projets encore en cours comme notre efficace programme de piégeage des déchets au moyen de Seabins. En 2022, PortsToronto a étendu ce programme et mis en place un nombre record de « poubelles de mer » Seabin – 10 au total, dont 6 à de nouveaux endroits dans le secteur riverain torontois. Soulignons que notre programme de piégeage des déchets a été mentionné dans la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) de 2022 à 2026 d'Environnement et Changement climatique Canada sous l'Objectif 6 : Assurer de l'eau propre et salubre pour tous les Canadiens. Les données collectées dans le cadre de ce programme, grâce au partenariat de recherche établi avec la Trash Team de l'Université de Toronto, confirment que les Seabins du réseau de PortsToronto ont permis de retirer du havre de Toronto plus de 90 000 petits morceaux de polluants plastiques en 2022, et ont ainsi contribué à améliorer la qualité des eaux du lac Ontario.

Notre programme de développement durable comporte également un volet consacré à l'investissement communautaire. Celui-ci prévoit l'apport d'un soutien à de nombreuses organisations du secteur riverain, et l'établissement de relations de partenariat avec des organismes comme Vols d'espoir, le Waterfront Neighbourhood Centre, Aloha Toronto, le Redpath Waterfront Festival, The Bentway et Swim Drink Fish.

Nous travaillons aussi en partenariat avec des communautés des Premières Nations, et notamment avec la Première Nation des Mississaugas de Credit. Ce partenariat a d'ailleurs été célébré en mai 2022 lors de l'installation d'une imposante sculpture de granite sur le quai massif insulaire du chenal Ouest. Baptisée Maanjidowin: The Gathering (« La réunion »), cette sculpture a été créée par l'artiste autochtone David M. General pour rendre hommage à la Première Nation des Mississaugas de Credit et à la relation que celle-ci entretient avec les espaces terrestres, aériens et aquatiques au sein desquels l'Aéroport exerce aujourd'hui ses activités.

Au cours de l'année à venir, PortsToronto poursuivra sa collaboration avec notre communauté, nos partenaires et nos intervenants afin de participer activement à la relance de notre économie et de servir la collectivité dans un cadre de développement durable.

Je tiens à remercier les employés de PortsToronto, qui ont fait preuve de résilience, de professionnalisme, de leadership et de dévouement l'année passée et jouent un rôle essentiel dans le succès durable de notre organisation. Je salue également le travail de notre Conseil d'administration, qui a su fournir à notre organisation les conseils et l'orientation dont elle avait besoin pour se remettre de ces années difficiles : grâce à lui, elle est aujourd'hui bien partie pour continuer d'apporter une contribution positive ville de Toronto.

J'aimerais aussi remercier les partenaires commerciaux et les intervenants avec lesquels nous travaillons, notamment le personnel et les représentants élus de la Ville de Toronto, l'équipe de Transports Canada, les partenaires de l'aéroport comme Porter Airlines, Air Canada, Nieuport et Stolport, et les bâtisseurs de la ville que sont Waterfront Toronto, l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, CreateTO et The WBIA. Enfin, un grand merci à nos partenaires de la Première Nation des Mississaugas de Credit.

Je suis impatient de voir ce que nous réserve l'année à venir, et enthousiaste à l'idée de tout ce qui attend PortsToronto, qui continue d'innover et d'investir massivement pour l'avenir de l'infrastructure de transport de la ville de Toronto.

RJ Steenstra
President and CEO
PortsToronto





PORTS
TORONTO

PORTSTORONTO
EN UN COUP D'ŒIL



PORT DE TORONTO

PORT DE TORONTO

Le Port de Toronto est un portail commercial fiable, qui permet l'acheminement de marchandises jusqu'à la région du Grand Toronto (RGT) et soutient bon nombre des principaux secteurs d'activité, notamment ceux de la construction, du tourisme et des aliments et boissons. En 2022, plus de 2,3 millions de tonnes de cargaisons ont transité par le Port de Toronto, qui a ainsi vu arriver du sucre pour notre café, du sel pour nos routes, et des matières premières telles que du ciment, des agrégats et de l'acier pour la prospère industrie torontoise de la construction.

La marine marchande a un rôle majeur à jouer dans le maintien de la capacité de résilience de notre chaîne logistique nationale. Outre les avantages économiques qu'il présente pour la région, le transport maritime assure la circulation des marchandises de façon plus efficace et en émettant bien moins de carbone par tonne-kilomètre que d'autres industries du réseau de transport du Canada.

En 2022, après une interruption de deux ans due aux restrictions liées à la pandémie, les bateaux de croisière ont recommencé à sillonner les Grands Lacs et à accoster au Port de Toronto. Entre mai et octobre, 40 de ces navires (un record!) y ont fait escale et ont débarqué à Toronto plus de 13 000 passagers, qui en ont profité pour découvrir cette ville aux multiples attraits. Porte d'entrée donnant accès à la plus grande ville du Canada, le Port de Toronto est aussi un port d'escale, ce qui permet à Toronto d'accueillir pour plusieurs jours les passagers des navires de croisière avant leur départ ou à leur arrivée. Ces visiteurs contribuent ainsi au dynamisme des industries torontoises du tourisme, du divertissement et de l'accueil.



AUTOROUTE H₂O

Un seul litre de carburant permet de faire parcourir à une tonne de fret 240 kilomètres par navire, contre seulement 30 kilomètres par camion. Outre leur impact économique, les importations effectuées via le Port de Toronto ont aussi un impact positif sur l'environnement : l'année dernière, la livraison par bateau de 2,3 millions de tonnes de marchandises a évité le passage d'environ 57 000 camions de 40 tonnes sur les routes et autoroutes déjà congestionnées de Toronto.



Un seul litre de carburant permet de faire parcourir à une tonne de fret

240 kilomètres



...contre seulement
30 kilomètres
par camion



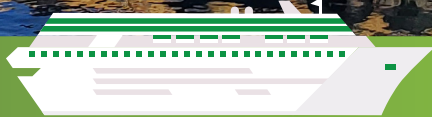
CROISIÈRES DANS LA RÉGION DES GRANDS LACS

Les navires de croisière qui sillonnent la voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs sont des bateaux compacts – transportant en moyenne 300 passagers – et généralement récents. Ils sont équipés d'éléments intégrés qui les rendent plus efficaces, et ont une empreinte écologique plus faible que les gros paquebots de croisière. Le *Viking Octantis*, par exemple, qui est venu pour la première fois à Toronto et dans la région des Grands Lacs en avril 2022, est un nouveau navire d'une capacité de 378 passagers spécialement conçu pour les croisières d'expédition passant par des ports et cours d'eau de petite taille.



2,3 millions de tonnes

de cargaisons ont transité par le Port de Toronto en 2022



PORT DE TORONTO



SEL
Cleveland
Windsor
Goderich



AGRÉGATS
Port Colborne
Bruce Mines
Prescott



SUCRE
Paranagua
Santos
Recife
Maceio
Puerto Quetzal
Henecan
Puerto Cortes
Corinto
Punta Morales
Veracruz
Coatzacoalcos
Acajutla



CIMENT
Picton
Bath



MARCHANDISES EN VRAC
Transformateur électrique
[Japon]
Tôtes d'acier
[Corée]
Tuyaux en acier [Turquie]

Marina

DE L'AVANT-PORT

MARINA DE L'AVANT-PORT

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

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



Taux d'occupation de 100 %

Les renouvellements d'amarrage d'été mènent à une autre année avec un taux d'occupation de 100 %.



Stockage hivernal

Forte demande de stockage hivernal chauffé en saison 2022/2023.



DÉSIGNATION « DIAMANT » PAR CLEAN MARINE

En 2022, la MAP a accédé à la catégorie Diamant dans le cadre du programme *Clean Marine de Boating Ontario* : il s'agit là de l'un des rangs les plus élevés du classement des marinas respectant les meilleures pratiques environnementales. Cela faisait déjà plus de 10 années que la MAP, reconnue pour son excellence en matière de gestion de l'environnement, se classait dans la catégorie Or de ce programme. En outre, en 2019, elle avait été récompensée par le prix Robert Eaton d'excellence en environnement pour son projet pilote d'installation de poubelles des mers Seabin – un projet novateur, puisqu'il s'agissait de la première installation de ce type par une entité commerciale canadienne.



PROGRAMME DE PIÉGEAGE DES DÉCHETS

Dans le cadre du programme de piégeage des déchets lancé par PortsToronto, quatre Seabins ont été installés dans la MAP. Ces dispositifs permettent d'y collecter des plastiques et autres déchets flottants, et elle est d'ailleurs devenue un important site de recherche pour la Trash Team de l'Université de Toronto, une équipe qui lutte contre la pollution causée par les matières flottantes en s'efforçant de favoriser le développement de solutions en amont afin d'empêcher le déversement de débris dans nos cours d'eau.





JOUER UN RÔLE DE SOUTIEN AU SEIN DE L'INDUSTRIE CINÉMATOGRAPHIQUE DE TORONTO

En septembre 2022, PortsToronto a annoncé avoir conclu avec Cinespace Studios une entente en vertu de laquelle cette dernière prend à bail pour 30 ans la propriété du terminal maritime 52. De nouveaux studios y seront installés, ce qui aidera la Ville de Toronto à mettre en œuvre son *Strategic Action Plan for the Film, Television and Digital Media Industry* [que l'on pourrait traduire par « Plan d'action stratégique pour l'industrie du film, de la télévision et des médias numériques »]. L'entrepôt de 130 000 pieds carrés abritera trois scènes de tournage et des espaces auxiliaires, qui faciliteront le développement de l'industrie torontoise de la production. Ces installations contribueront à concrétiser dans la région une vision qui se traduira par des emplois, des retombées économiques et la création de contenus médiatiques novateurs, fruits du travail d'artistes et artisans canadiens.

BIENS ET ACTIFS IMMOBILIERS

BIENS ET ACTIFS IMMOBILIERS

Les biens et actifs immobiliers comprennent les propriétés situées au 5, quai Queens Ouest et sur la jetée 6, ainsi que divers terrains et plans d'eau le long du secteur riverain. Ces propriétés sont données à bail à d'autres entreprises, et certaines présentent un potentiel de réaménagement.

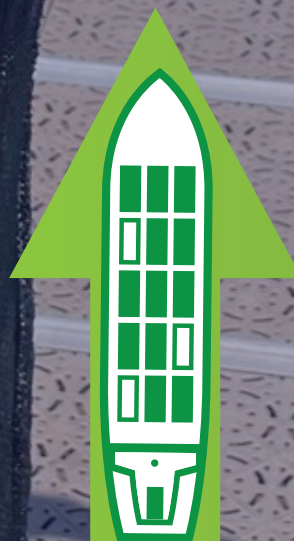
Grâce à ses installations à usage mixte, le Port de Toronto soutient l'industrie cinématographique de Toronto (un secteur qui pèse deux milliards de dollars) en mettant un centre de production à la disposition d'acteurs de ce milieu tels que Cinespace et Netflix, qui se sont installés dans le terminal maritime 51 et dans certaines parties du terminal pour navires de croisière. Cet usage complémentaire, facilité en parallèle des activités portuaires traditionnelles et des croisières touristiques, s'est avéré efficace pour assurer la pleine utilisation de la propriété.



Biens et autres comprend la location de diverses propriétés au bord de l'eau ainsi que les revenus de placement gagnés sur les réserves de trésorerie de PortsToronto, qui ont augmenté en 2022 par rapport à 2021, en raison de taux d'intérêt.



PARTIE UN : DURABILITÉ



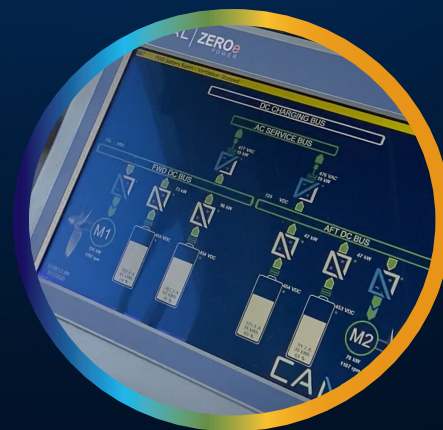
PARTIE UN – DURABILITÉ

Le Rapport sur la durabilité 2022 de PortsToronto, qui sera publié en mai 2023, fait état des efforts que nous déployons continuellement pour mettre en œuvre les meilleures pratiques environnementales au port maritime de Toronto, à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et à la Marina de l'avant-port (MAP), et pour instaurer un dialogue ouvert et permanent avec les parties intéressées au sujet de ce que nous pouvons faire pour maintenir un équilibre entre notre fonctionnement, celui de notre communauté et celui de notre environnement.

PortsToronto sait à quel point la mise en œuvre d'un plan de développement durable joue un rôle important dans le succès à long terme de notre organisation et des activités que nous menons – qui ont toutes pour cadre le littoral torontois. C'est pourquoi, en cette année 2022 où nous nous efforçons d'aider notre région à se remettre de la pandémie, les principes suivants sont restés les fondements de notre démarche de planification stratégique :

- Fonctionner à l'énergie renouvelable.
- Innover pour préparer un avenir viable.
- Protéger les eaux de Toronto

OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE



FONCTIONNER À L'ÉNERGIE RENOUVELABLE.

Parmi ses réalisations s'inscrivant dans sa démarche de développement durable, PortsToronto est particulièrement fière de son partenariat avec Bullfrog Power, une collaboration qui remonte à 2010 et grâce à laquelle notre port et notre aéroport sont encore les seuls au Canada à utiliser uniquement de l'électricité renouvelable. En 2022, nous avons renouvelé notre entente avec Bullfrog Power afin que notre approvisionnement en électricité reste assuré par ce partenaire. En choisissant de s'approvisionner en électricité verte et de procéder à d'importants investissements pour réduire ses émissions directes, PortsToronto formalise des pratiques commerciales durables, et participe à un mouvement en plein essor visant à aider le Canada à se doter progressivement d'un réseau électrique à faibles émissions de carbone.



Depuis qu'elle a rejoint la communauté des clients de Bullfrog Power, PortsToronto a évité le rejet de plus de

29 717 tonnes de CO₂

soit l'équivalent de ce que génère la consommation de



12,598,995 litres d'essence.



6,449 voitures pendant un an.



ou à éviter la mise en décharge de plus de 10,104 tonnes de déchets.

29 717 tonnes

Depuis qu'elle a rejoint la communauté des clients de Bullfrog Power, PortsToronto a évité le rejet de plus de 29 717 tonnes de CO₂ – soit l'équivalent de ce que génère la consommation de 12 598 995 litres d'essence. Cela revient à retirer de la circulation 6 449 voitures pendant un an, ou à laisser pousser 14 431 hectares de forêt pendant un an.



En 2022, PortsToronto a réduit d'environ 23,6 % ses émissions relevant des champs d'application 1 et 2, en achetant à Bullfrog Power de l'énergie propre provenant d'installations hydroélectriques à faible impact et d'installations éoliennes certifiées ÉcoLogo[™].



100 %

Depuis 2010, PortsToronto utilise de l'électricité entièrement renouvelable pour l'ensemble de ses opérations, grâce à son entente avec Bullfrog Power Canada. En 2022, PortsToronto a reconduit cette entente jusqu'en 2026.

INNOVER POUR PREPARER UN AVENIR DURABLE

Gagner du terrain à cet égard nécessite des années d'efforts de planification, d'investissement et de collaboration. Citons par exemple la transformation du Marilyn Bell en traversier électrique : ce projet s'inscrivait parfaitement dans notre vision de l'évolution du fonctionnement de l'Aéroport Billy Bishop, que nous souhaitons rendre plus propre, plus écologique et plus silencieux. En effet, depuis sa modernisation, le traversier ne génère plus d'émissions de gaz à effet de serre (GES), ce qui se traduit par une réduction d'environ 530 tonnes des émissions annuelles de l'aéroport entrant dans le champ d'application 1.



Grâce au poste de recharge rapide du navire, il suffit de cinq minutes pour « refaire le plein », et ce rechargement s'effectue durant l'opération habituelle de débarquement et d'embarquement des véhicules.



Les batteries du traversier devraient durer plus d'une décennie, mais un plan de fin de vie a été prévu pour leurs composants, plan qui prévoit notamment le recyclage des principaux matériaux par l'entremise de Corvus energy, le fabricant des batteries.



La quantité d'énergie que fourniront ces batteries au lithium-ion est comparable à celle dont disposent quatre voitures Tesla Model 3 équipées d'une batterie de gamme standard.



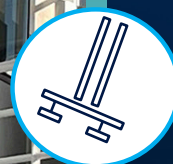
Dans de bonnes conditions météorologiques, le traversier électrique *Marilyn Bell* peut faire quatre allers-retours sur une seule charge.



En fonction de la position de la rampe, le système peut mesurer la hauteur des eaux du lac et ajuster en conséquence celle de la tour de recharge.



Le nouveau *Marilyn Bell* ne génèrera plus d'émissions de GES, ce qui devrait se traduire par une réduction d'environ 530 tonnes des émissions annuelles de l'aéroport entrant dans le champ d'application 1.



Le traversier *Marilyn Bell* utilise le premier système automatisé de chargement rapide conçu pour un navire électrique en Amérique du Nord. Le chargement des batteries commence automatiquement dans les secondes qui suivent le raccordement du navire à la rampe côté continent.



Le nouveau système d'alimentation et de propulsion électrique du navire est un système de stockage d'énergie de qualité marine constitué de 40 modules de batteries. Chacun de ces modules est gros comme une boîte à chaussures et pèse 60 kilos.



PROTÉGER LES EAUX DE TORONTO

Nous accordons autant d'importance à la pureté de l'eau qu'à la pureté de l'air. L'année dernière, nous avons donc continué de soutenir des efforts d'innovation et de recherche qui aideront à améliorer la qualité des eaux du lac Ontario. En 2022, le réseau de « poubelles des mers » Seabin de PortsToronto a permis de retirer du havre de Toronto plus de 90 000 petits morceaux de plastique. En témoignant de notre expérience de l'utilisation des technologies de piégeage des déchets, et en collaborant avec les chercheurs de la Trash Team de l'Université de Toronto, nous espérons aider à façonner un avenir meilleur et un monde plus propre, pour les espèces sauvages comme pour les gens qui vivent, travaillent et se divertissent le long des côtes torontoises et ailleurs.

LES 10 TYPES DE DÉCHETS LES PLUS FRÉQUEMMENT TROUVÉS DANS LES SEABINS EN 2022

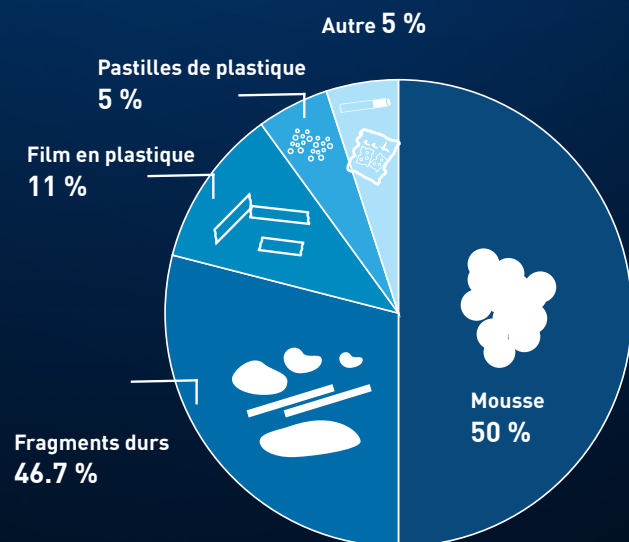
1.  Film en plastique
2.  Fragments en plastique
3.  Mousse
4.  Mégots de cigarette
5.  Papiers d'emballage alimentaire
6.  Papier
7.  Bouchon de bouteille
8.  Bout de cigare en plastique
9.  Pailles
10.  Pailles

STRATÉGIE FÉDÉRALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le programme de piégeage des déchets mené par PortsToronto a été mis en avant dans la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) 2022-2026 publiée à l'automne 2022 par Environnement et Changement climatique Canada. Publiée tous les trois ans, la SFDD présente les cibles, mesures et objectifs de développement durable du gouvernement fédéral. Des intervenants y mettent également en relief les mesures prises par des organisations indépendamment du gouvernement fédéral, et le programme de piégeage des déchets a été sélectionné comme exemple pour illustrer l'objectif 6, qui est d'assurer de l'eau propre et salubre pour tous les Canadiens.

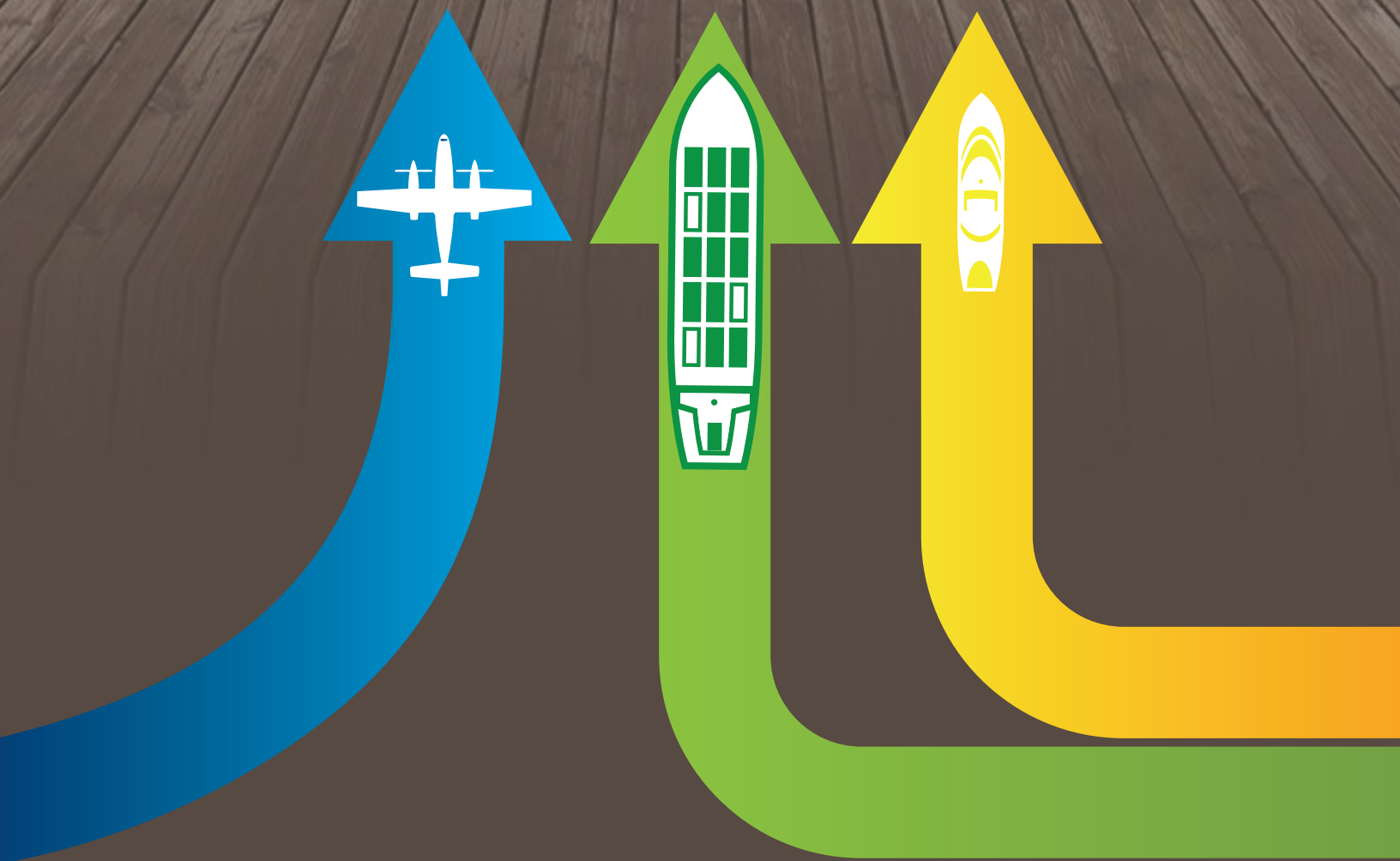


LES 5 TYPES DE PETITS DÉCHETS LES PLUS FRÉQUEMMENT TROUVÉS DANS LES SEABINS EN 2022





PARTIE DEUX : COMMUNAUTÉ



COMMUNAUTÉ

Depuis longtemps déjà, PortsToronto collabore avec des membres et organismes communautaires afin de favoriser l'établissement de collectivités fortes et viables le long du secteur riverain de Toronto, et nous apportons chaque année notre soutien à des initiatives, causes et événements locaux, sous forme de dons, de commandites et de contributions en nature. Ces projets que nous soutenons tendent vers un même but : aider les collectivités à devenir plus saines, plus vertes et plus autonomes.

EXPÉDITION TRANSCONTINENTALE *GIVE HOPE WINGS*

L'Aéroport Billy Bishop est fier de soutenir Vols d'espoir, et nous avons été ravis de voir l'expédition transcontinentale *Give Hope Wings* (« Donner des ailes à l'espoir ») passer par YTZ le 15 juin. Les pilotes y ont donné le coup d'envoi de la deuxième étape du périple, qui s'inscrit dans une importante campagne de financement menée par des bénévoles au profit de Vols d'espoir.

L'organisme Vols d'espoir joue un rôle crucial en permettant à des patients d'aller en consultation et de bénéficier de services médicaux d'urgence ici à Toronto. Quant à nous, à l'Aéroport Billy Bishop, nous nous réjouissons de contribuer au maintien de ce service vital. Il est assuré grâce à des pilotes privés, qui donnent de leur temps et mettent à disposition leurs appareils pour que les patients aient accès aux soins de santé dont ils ont besoin, et ce, quel que soit l'endroit où ils vivent.

VOLS D'ESPOIR



VOLS D'ESPOIR

[aide au financement des voyages pour soins médicaux]

COMMUNITY INVESTMENT

To create a legacy of giving based on our commitment to fostering strong, healthy and sustainable communities along Toronto's waterfront. Our giving is focused on the waterfront, education and youth in ways that support strong communities and a healthier environment.

Voici la liste des initiatives et organisations communautaires ayant bénéficié de financements et du soutien de PortsToronto en 2022 :



ALOHA TORONTO



BLACK AVIATION PROFESSIONALS NETWORK



REDPATH WATERFRONT FESTIVAL



SOCIÉTÉ CANADIENNE DE LA SCLÉROSE LATÉRALE AMYOTROPHIQUE [SLA]



THE BENTWAY CONSERVANCY

Parc The Bentway



ARTHAUS EMERGING ARTISTS



NOT IN MY CITY

[allié du secteur des transports dans la lutte contre la traite des personnes]



CP24 CHUM CHRISTMAS WISH



WATERFRONT NEIGHBOURHOOD CENTRE



PROJECT RECOVER



TORONTO ISLAND PUBLIC NATURAL SCIENCE SCHOOL



EVERGREEN SCHOOL GROUND GREENING PROGRAM



SWIM, DRINK, FISH

ÉTUDE DE CAS : SCULPTURE MAANJIDOWIN : THE GATHERING

En mai 2022, PortsToronto a inauguré une imposante sculpture de granite et de bronze, réalisée en hommage à la Première Nation des Mississaugas de Credit et à la relation que celle-ci entretient avec les espaces terrestres, aériens et aquatiques au sein desquels l'Aéroport Billy Bishop exerce aujourd'hui ses activités. Conçue et installée en partenariat avec les Mississaugas de Credit, l'œuvre baptisée *Maanjidowin: The Gathering* (« La réunion ») a été créée par l'artiste mohawk David M. General, qui appartient au Clan du Loup des Six Nations.

Sur le canot dans lequel les pêcheuses sont assises figurent des mots et symboles importants pour les Mississaugas de Credit :

- la roue de médecine;
- les Sept Enseignements des Aînés, qui sont des lignes directrices correspondant aux fondements moraux et culturels de la vie;
- une poésie de l'actuel gimaa (« chef ») R. Stacey Laforme.

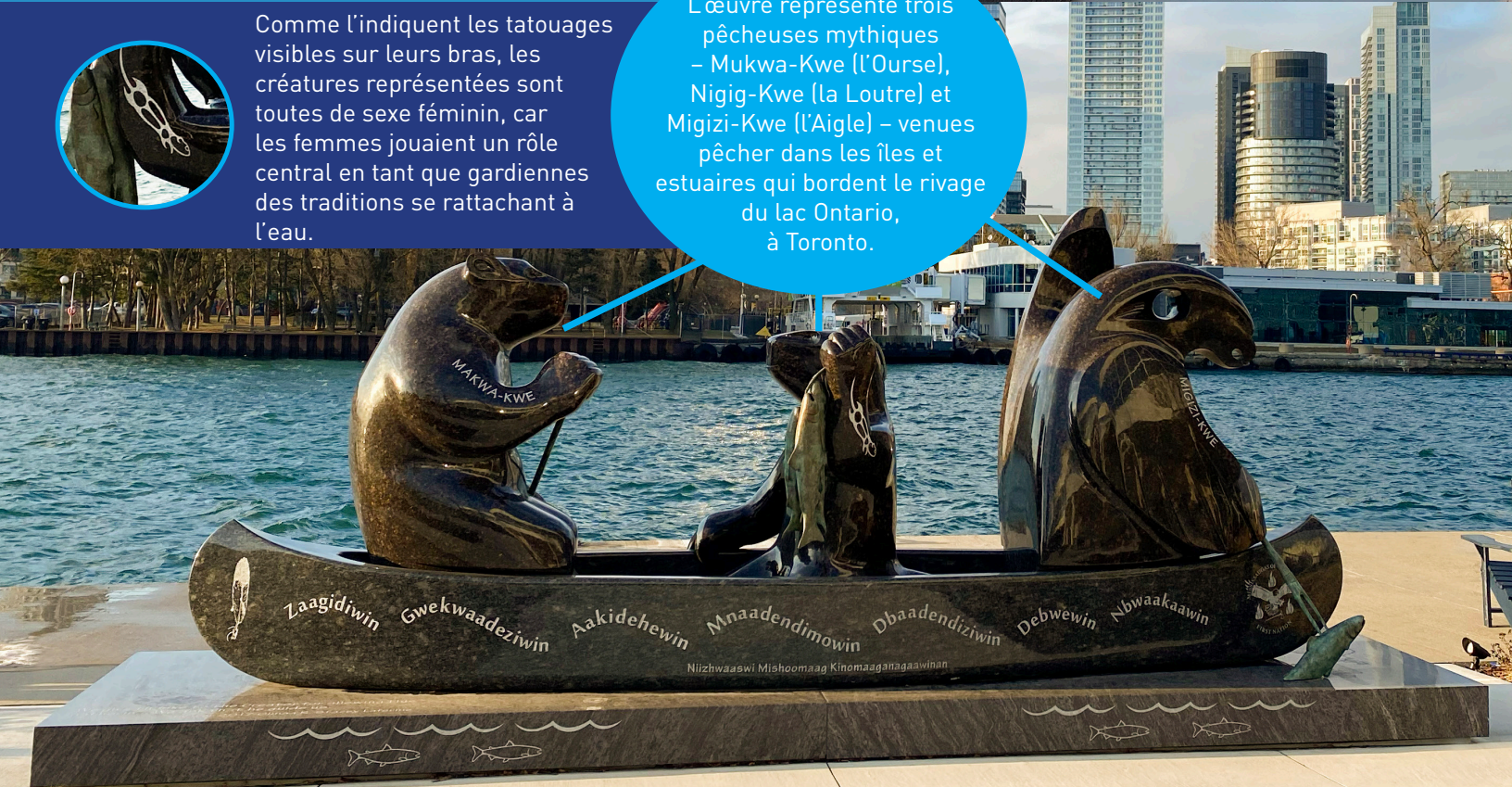


La sculpture attend les visiteurs et résidents de la ville sur le quai massif sud surplombant le chenal Ouest.



Comme l'indiquent les tatouages visibles sur leurs bras, les créatures représentées sont toutes de sexe féminin, car les femmes jouaient un rôle central en tant que gardiennes des traditions se rattachant à l'eau.

L'œuvre représente trois pêcheuses mythiques – Mukwa-Kwe (l'Ourse), Nigig-Kwe (la Loutre) et Migizi-Kwe (l'Aigle) – venues pêcher dans les îles et estuaires qui bordent le rivage du lac Ontario, à Toronto.



La sculpture mesure plus de 16 pieds de long.

CONSULTATION ET MOBILISATION

COLLABORATION AVEC NOS PRINCIPAUX PARTENAIRES

PortsToronto est un organisme fédéral clé, qui assure la gestion du havre avec d'autres organismes, participe à des initiatives de développement durable et mise sur la collaboration pour entretenir le caractère vivant du secteur riverain. Les membres de sa direction et de son personnel travaillent donc de concert avec tous les ordres de gouvernement, afin de faciliter la coopération et la coordination dans le cadre des travaux opérationnels en cours et des projets qui verront le jour le long du secteur riverain. PortsToronto participe régulièrement à des réunions rassemblant des représentants de la Ville de Toronto, de Transports Canada, de Waterfront Toronto et de la Première Nation des Mississaugas de Credit, et est membre de plusieurs comités consultatifs composés de propriétaires fonciers et d'intervenants concernés par différents projets (plan de revitalisation du secteur riverain au niveau du quai Bathurst, étude portant sur le remaniement du réseau de transport en commun dans le secteur riverain, plan directeur visant les cours d'écoles du secteur riverain, plan directeur visant les îles de Toronto, et cadre de planification concernant les terrains portuaires).

Le personnel de PortsToronto fournit par ailleurs un soutien technique à plusieurs organismes et comités dans le cadre de divers projets, parmi lesquels le projet de protection des terrains portuaires contre les inondations et d'infrastructures habilitantes, le projet visant les espaces publics des terrains portuaires et la rivière, ou encore le projet de contrôle de l'érosion de la pointe Gibraltar.

PortsToronto apporte en outre une contribution essentielle au travail d'Aquatic Habitat Toronto, et ce depuis 2003, année de la mise en place de ce partenariat fondé sur un consensus entre des organismes qui retirent un avantage direct de l'amélioration de l'habitat aquatique du secteur riverain de Toronto.

COMITÉ DE LIAISON COMMUNAUTAIRE

PortsToronto established a Community Liaison Committee (CLC) in 2010 to further expand engagement with the residents and businesses surrounding Billy Bishop Airport. The CLC gives neighbours a forum to discuss issues and concerns related to airport development, activities and operations. The committee also enables airport management to communicate operational activities and information with stakeholders and the broader community.

Key representatives from neighbourhood community groups, local businesses and stakeholders, as well as local city councillors and members of provincial and federal parliaments, make up the membership of the CLC. The committee follows best practices of community engagement, meeting regularly and addressing matters such as airport noise management, air quality and transportation access. The CLC's quarterly meetings are open to the public and minutes taken by third-party consultant Lura Consulting are posted to the PortsToronto website. In 2022, four meetings of the CLC were held.

AQUATIC HABITAT TORONTO

Pour assurer l'aménagement d'un secteur riverain plus durable au moyen d'une approche écosystémique, la stratégie d'Aquatic Habitat Toronto visant le secteur riverain torontois mise sur le renforcement de l'intégrité écologique, sur la création des conditions permettant le maintien de communautés aquatiques stables, et sur l'amélioration de la connectivité écologique. Dans le cadre de cette stratégie, l'accent est mis sur la conservation des espèces indigènes et naturalisées. Les différentes manières dont les humains utilisent le littoral et les eaux côtières ont été prises en compte lors de l'élaboration du concept de cette stratégie, qui est le résultat d'une démarche consultative fondée sur le consensus à laquelle ont participé diverses parties intéressées et des membres du public.

Pêches et Océans Canada, le ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario, l'OPNTR ainsi que Waterfront Toronto font également partie de ce partenariat, dans le cadre duquel nous travaillons en collaboration avec des intervenants clés d'Environnement Canada et avec la Ville de Toronto.



Ligne d'assistance du havre

En 2022, les employés responsables de la ligne d'assistance du havre de PortsToronto ont donné suite à 31 appels concernant des cas d'accumulation de débris ou de déversement – et ont ainsi permis au public de mieux profiter du secteur riverain et de l'arrière-port de Toronto.





PARTIE TROIS : ÉCONOMIE



PARTIE TROIS – ÉCONOMIE

Tandis que la MAP cible le marché du loisir, l'emplacement idéal de l'Aéroport Billy Bishop et du Port de Toronto au centre-ville fait de ces derniers d'importantes plaques tournantes urbaines du transport, qui offrent aux entreprises canadiennes et internationales un accès pratique, rentable et écordable au cœur de la capitale économique du Canada. En favorisant ainsi l'établissement de liens, PortsToronto facilite les échanges touristiques et commerciaux, et stimule donc l'économie de la région au sein de laquelle notre entreprise prospère.

L'ÉCONOMIE TOURISTIQUE AÉROPORT BILLY BISHOP

L'Aéroport Billy Bishop est un important point d'accès international et un moteur essentiel de l'économie de la RGT. Une étude réalisée par Destination Toronto a révélé que la région de Toronto abrite 38 % des sièges sociaux des entreprises canadiennes et représente 18,5 % du PIB du pays³. Par ailleurs, d'après les estimations, 135 millions de personnes vivent à moins de 90 minutes de Toronto en avion⁴. L'Aéroport Billy Bishop joue donc un rôle important au sein de l'économie touristique de Toronto (un secteur qui pèse plusieurs milliards de dollars), car les voyageurs qui passent par cet aéroport dépensent environ 150 millions de dollars par année en hébergement, en transport, en achats au détail et en aliments et boissons dans la plus grande ville du Canada.



INVESTIR DANS LE SECTEUR RIVERAIN DE TORONTO

Depuis le début du XXe siècle, PortsToronto procède à des investissements stratégiques dans le secteur riverain de Toronto et dans le développement d'infrastructures de transport pour la ville. En tant que propriétaire et exploitante du port maritime de Toronto, de la Marina de l'avant-port, de l'Aéroport Billy Bishop et de divers biens et actifs immobiliers le long du secteur riverain, PortsToronto a réinvesti plus de huit millions de dollars dans l'infrastructure en 2022.

OPINION PUBLIQUE

En juin 2022, Environics a interrogé 1 200 Torontois dans le cadre d'un sondage d'opinion publique visant à déterminer comment l'Aéroport Billy Bishop est utilisé, et dans quelle mesure il donne satisfaction à ses passagers et aux résidents de la ville. Bon nombre des répondants ont affirmé apprécier l'aéroport, notamment pour les retombées économiques qu'il génère et la qualité de l'expérience qu'il propose⁵. Voici un aperçu des principaux résultats de ce sondage :

- La plupart des Torontois (71 %) ont une bonne opinion de l'Aéroport Billy Bishop.
- L'aéroport est particulièrement apprécié par les résidents du secteur riverain (82 %).
- L'Aéroport Billy Bishop doit sa popularité à sa commodité, à son accessibilité depuis le centre-ville, à ses courtes files d'attente et à sa viabilité en tant qu'option alternative à l'Aéroport international Pearson.
- Presque toutes les personnes interrogées s'accordent sur le fait que l'Aéroport Billy Bishop stimule la croissance économique et rend service aux voyageurs.

71 %

La plupart des Torontois (71 %) ont une bonne opinion de l'Aéroport Billy Bishop.

82 %

L'aéroport est particulièrement apprécié par les résidents du secteur riverain (82 %).

71 %

L'Aéroport Billy Bishop doit sa popularité à sa commodité, à son accessibilité depuis le centre-ville, à ses courtes files d'attente et à sa viabilité en tant qu'option alternative à l'Aéroport international Pearson.

82 %

Presque toutes les personnes interrogées s'accordent sur le fait que l'Aéroport Billy Bishop stimule la croissance économique et rend service aux voyageurs.

TERMINAL DE CROISIÈRE DU PORT DE TORONTO

En 2022, l'industrie des croisières dans la région des Grands Lacs a repris ses activités, après deux années de restrictions liées à la pandémie. Cette reprise a marqué la réouverture d'un second point d'accès à la plus grande ville du Canada : le terminal de croisière du Port de Toronto, terminal qui a connu la meilleure année de son histoire, puisqu'il a reçu la visite de 40 navires transportant au total plus de 13 000 passagers – un record!

Le retour des amateurs de croisières dans la région des Grands Lacs a contribué au renouveau et à la revitalisation de notre industrie locale du tourisme et du voyage, durement éprouvée durant la pandémie. Toronto fait partie des importants ports d'escale des navires de croisière qui sillonnent les Grands Lacs, navires dont les passagers séjournent un à trois jours dans la ville et contribuent ainsi à dynamiser l'économie locale en fréquentant les restaurants, magasins et autres endroits intéressants de la ville. D'ailleurs, une étude menée en 2019 par le gouvernement de l'Ontario a montré que l'impact économique annuel de 30 escales de navires débarquant au total 10 000 passagers au Port de Toronto se chiffrait localement à 2 millions de dollars en salaires et à 2,4 millions de dollars en revenus d'entreprises.



40 navires

Le terminal de croisière du Port de Toronto, terminal qui a connu la meilleure année de son histoire, puisqu'il a reçu la visite de 40 navires.



13 000 passagers

Le terminal de croisière du Port de Toronto a transporté au total plus de 13 000 passagers – un record!



2,4 millions de dollars en revenus d'entreprises

In fact, a 2019 study undertaken by the Ontario Government shows that the annual economic impact of 30 port calls to Toronto, inclusive of 10,000 passengers, creates \$2.4 million in business revenue locally.



2 millions de dollars en salaires

D'ailleurs, une étude menée en 2019 par le gouvernement de l'Ontario a montré que l'impact économique annuel de 30 escales de navires débarquant au total 10 000 passagers au Port de Toronto se chiffrait localement à 2 millions de dollars en salaires.



INDUSTRIE ET COMMERCE

En tant que plaques tournantes essentielles du transport international, l'Aéroport Billy Bishop et le Port de Toronto jouent un rôle de moteurs économiques, qui contribue à leur rentabilité commerciale localement et soutient la création d'emplois dans les collectivités qu'ils servent. Assurant efficacement le déplacement des marchandises et des personnes, les réseaux de transport dont ils font partie créent entre les collectivités et les régions des liens qui favorisent la croissance économique dans bon nombre d'industries.

LA QUALITÉ DE LA DESERTE COMME VECTEUR DE CROISSANCE

La RGT génère plus de 360 milliards de dollars de production économique (soit un cinquième de la production économique du Canada). Sa dimension économique est donc à peu près comparable à celle de Hong Kong, et supérieure à celle de la Nouvelle-Zélande, du Portugal, de la Grèce ou de la Finlande. Il s'agit de la deuxième place financière et du troisième secteur technologique en importance en Amérique du Nord, et les économies du cinéma et de la télévision, de l'innovation en soins de santé, des aliments et boissons et du tourisme y prospèrent.

Plaque tournante essentielle du transport permettant aux voyageurs d'accéder directement au cœur de la plus grande ville du Canada, l'Aéroport Billy Bishop joue un rôle déterminant en reliant les entreprises torontoises à d'autres plaques tournantes clés comme New York et Boston, et en proposant des liaisons quotidiennes rapides et efficaces entre différents pôles mondiaux. En réalité, selon une étude réalisée en 2021 par York Aviation, cet aéroport pourrait d'ici 2025 apporter au PIB de la Ville de Toronto et de la province de l'Ontario une contribution annuelle de 4,8 milliards de dollars⁸.

UN MOTEUR DE L'ÉCONOMIE TORONTOISE

L'Aéroport Billy Bishop apporte une importante contribution à l'économie de Toronto. D'après les estimations, il génère chaque année plus de 470 millions de dollars en PIB et assure le maintien de 4 740 emplois, dont 2 080 directement associés aux opérations aéroportuaires. Selon une étude réalisée en 2021 par York Aviation, cet aéroport pourrait d'ici 2025 apporter au PIB de la Ville de Toronto et de la province de l'Ontario une contribution annuelle de 4,8 milliards de dollars⁹.

6. Richard Florida et le Creative Class Group, « L'aéroport du centre-ville de Toronto, un formidable atout économique dans le noyau urbain ».

7. La région de Toronto – Faits en bref, Toronto Global.

8. York Aviation, The Economic Impact of Managed Growth at Billy Bishop Toronto City Airport, novembre 2021. Toutes les estimations sont en dollars canadiens.

9. York Aviation, The Economic Impact of Managed Growth at Billy Bishop Toronto City Airport, novembre 2021. Toutes les estimations sont en dollars canadiens.

« Un Aéroport Billy Bishop avant-gardiste, écologique et durable, pilier du lieu d'interconnexions en constante évolution qu'est le quartier central de Toronto, et s'intégrant parfaitement à son environnement, est une pierre angulaire du développement de Toronto en tant que ville d'envergure mondiale. »

- Le docteur Richard Florida, professeur à la School of Cities et à la Rotman School of Management de l'Université de Toronto, et fondateur du Creative Class Group



YTZ
Moins de 3 km



Billy Bishop Airport is located less than 3 kilometers from downtown Toronto.

TORONTO
Moins de 3 km



15 MINUTES

Navette gratuite – un départ toutes les 15 minutes en direction de la gare Union.

RÉSILIENCE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

La marine marchande a un rôle majeur à jouer dans le maintien de la capacité de résilience de notre chaîne logistique nationale. En 2022, le Port de Toronto est resté un portail commercial fiable, permettant l'acheminement de marchandises jusqu'à la région du Grand Toronto et reliant Toronto à des ports maritimes du monde entier alors qu'une grande partie de notre secteur des transports déplorait des retards. Outre les avantages économiques qu'il présente pour la région, le transport maritime assure la circulation des marchandises de façon plus efficiente et en émettant bien moins de carbone par tonne-kilomètre que d'autres industries du réseau de transport du Canada.

Le Port de Toronto a accueilli en 2022 pas moins de 191 navires de charge venus y débarquer toutes sortes de chargements en vrac, de cargaisons liées à des projets et de marchandises diverses – pour un volume de total de 2,3 million de tonnes métrique.

Le Port de Toronto continue d'assurer un lien essentiel avec le monde extérieur. Il stimule le tourisme et le commerce et fournit un emploi durable aux employés des terminaux, ainsi qu'à d'autres personnes dont le métier est directement lié à l'industrie du transport maritime. En 2017, les cargaisons maritimes qui ont transité par le Port de Toronto ont généré 377,7 millions de dollars d'activité économique et donné du travail à 1 566 personnes en Ontario.¹⁰

Le port contribue en outre à la création d'emplois indirects en permettant aux entreprises de transporter des marchandises et des personnes jusqu'au cœur du centre-ville de Toronto de façon pratique, écoresponsable et rentable. En 2017, les activités des terminaux maritimes de PortsToronto liées au transit de cargaisons et de navires ont donné lieu à la création directe de 482 emplois et au versement de 24,5 millions de dollars en traitements et salaires.¹¹

PROJET DE RESTAURATION DU PONT DU CHENAL MARITIME

En mars 2022, PortsToronto – en partenariat avec la Ville de Toronto – a lancé un important programme de restauration visant à moderniser le pont levant du chenal maritime, qui montrait des signes de vieillissement. Construit en 1931, ce pont est une infrastructure indispensable pour la chaîne d'approvisionnement de Toronto, car il est nécessaire au maintien du transport maritime des cargaisons en vrac (sel de voirie, ciments, agrégats, etc.) qui passent par les installations du Port de Toronto avant d'être acheminées jusqu'au centre-ville, ou plus loin dans la RGT.

En exploitant le port et en promouvant la marine marchande comme une solution de rechange plus efficiente et plus durable pour la livraison de marchandises à Toronto, PortsToronto contribue à la réduction du trafic routier et des émissions de GES connexes résultant du transport de marchandises par camion. Infrastructure vitale pour cette chaîne logistique, le pont levant du chenal maritime donne accès à ce chenal afin d'assurer la sécurité et la fiabilité du transport et du déchargement du fret en vrac, et facilite le transfert des marchandises vers d'autres modes de transport.

Le pont du chenal maritime a été officiellement ouvert le 29 juin 1931

10. L'étude sur les impacts économiques du transport maritime dans la région des Grands Lacs (2018) a été réalisée par les experts-conseils en économie Martin Associates de Lancaster (Pennsylvanie), à qui cette tâche a été confiée par un consortium regroupant des acteurs canadiens et américains de l'industrie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent. La méthodologie utilisée pour les besoins de cette étude repose sur une analyse d'un groupe cadre de 40 ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent situés au Canada et aux États-Unis. L'équipe chargée de l'étude a mené des entrevues approfondies dans chacun de ces ports, auprès d'exploitants de terminaux maritimes, de prestataires de services, de compagnies de chemin de fer, de locataires d'installations portuaires et de divers autres intervenants.

11. Voir la note de bas de page n° 48.

ÉTUDE DE CAS : JOUER UN RÔLE DE SOUTIEN AU SEIN DE L'INDUSTRIE CINÉMATOGRAPHIQUE DE TORONTO



Grâce à ses installations à usage mixte, le Port soutient également l'industrie cinématographique de Toronto – un secteur qui pèse deux milliards de dollars – en mettant un centre de production à la disposition d'acteurs de ce milieu tels que Cinespace et Netflix. Cet usage complémentaire, facilité en parallèle des activités portuaires traditionnelles et de l'exploitation du terminal pour navires de croisière, s'est avéré efficace pour assurer la pleine utilisation de la propriété de PortsToronto.

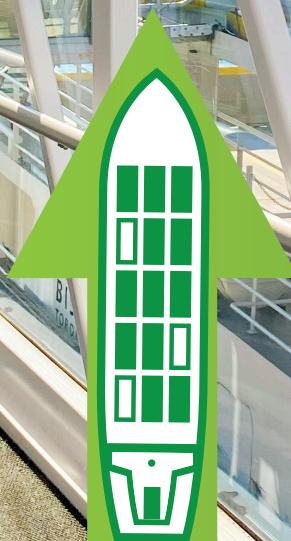
En septembre 2022, PortsToronto a annoncé avoir conclu avec Cinespace Studios une entente en vertu de laquelle cette dernière prend à bail pour 30 ans le terminal maritime 52. De nouveaux studios y seront installés, ce qui aidera la Ville de Toronto à mettre en œuvre son *Strategic Action Plan for the Film, Television and Digital Media Industry* (que l'on pourrait traduire par « Plan d'action stratégique pour l'industrie du film, de la télévision et des médias numériques »). Une fois réaménagé, l'entrepôt de 130 000 pieds abritera trois scènes de tournage et des espaces auxiliaires.

Cinespace, un important employeur créateur de milliers d'emplois dans la région de Toronto, joue un rôle majeur au sein de la dynamique industrie canadienne du cinéma et de la télévision. PortsToronto se réjouit d'avoir la possibilité de soutenir l'industrie torontoise de la production, de faciliter son développement et de contribuer à concrétiser dans la région une vision qui génèrera emplois et retombées économiques et favorisera la création de contenus médiatiques novateurs, fruits du travail d'artistes et artisans canadiens. »

PortsToronto contribue par ailleurs au succès de l'industrie cinématographique de la ville – un secteur qui pèse deux milliards de dollars – en mettant à disposition des lieux de tournage. En 2022, PortsToronto a ainsi accueilli six productions, parmi lesquelles *Improbable Valentine*, *Orphan Black Echoes* et *Star Trek Discovery*. À cela viennent s'ajouter les films et contenus numériques produits dans les studios de Cinespace, qui occupe le terminal maritime 51 de PortsToronto et certaines parties du terminal pour navires de croisière.



PARTIE QUATRE : GOUVERNANCE



MANDAT

La mission de PortsToronto est de gérer efficacement et de façon autonome ses propriétés immobilières, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, le Port de Toronto et la MAP, afin de pouvoir réinvestir des fonds dans la sécurité maritime, la protection de l'environnement, la programmation communautaire et l'infrastructure du transport.

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

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

REDDITION DE COMPTES

PortsToronto doit rendre des comptes au gouvernement fédéral par l'entremise de Transports Canada, et elle est guidée par un Conseil d'administration dont les membres sont nommés par tous les ordres de gouvernement – fédéral, provincial et municipal. Le Conseil de PortsToronto s'est réuni 15 fois en 2022.

Ce Conseil est assisté de quatre comités permanents – le Comité de la vérification et des finances, le Comité de la gouvernance et des ressources humaines, le Comité de la communication et de la sensibilisation, et le Comité de la retraite – qui facilitent la gestion des affaires et le guident dans ses décisions. En 2022, ces comités se sont réunis 22 fois.

NOMINATION DES MEMBRES DU CONSEIL

Le ministre fédéral des Transports nomme sept des membres du conseil d'administration de PortsToronto. La Ville de Toronto et la Province de l'Ontario entretiennent avec PortsToronto une relation de gouvernance directe, par l'entremise de leurs représentants respectifs membres du Conseil de l'organisation.

CONSEIL D'ADMINISTRATION



Amanda Walton
représentante de la Ville de Toronto et présidente du conseil d'administration



Darin E. Deschamps
représentant du gouvernement fédéral



Hellen Siwanowicz
représentante du gouvernement fédéral



Don McIntyre
représentante du gouvernement fédéral
(Retraité en mars 2022)



Christopher Reynolds
Provincial Appointee

HAUTE DIRECTION



Alan J. Paul
premier vice-président et directeur des finances

RJ Steenstra
président et chef de la direction
(depuis septembre 2022)

Deborah Wilson
vice-présidente des Communications et des Relations publiques

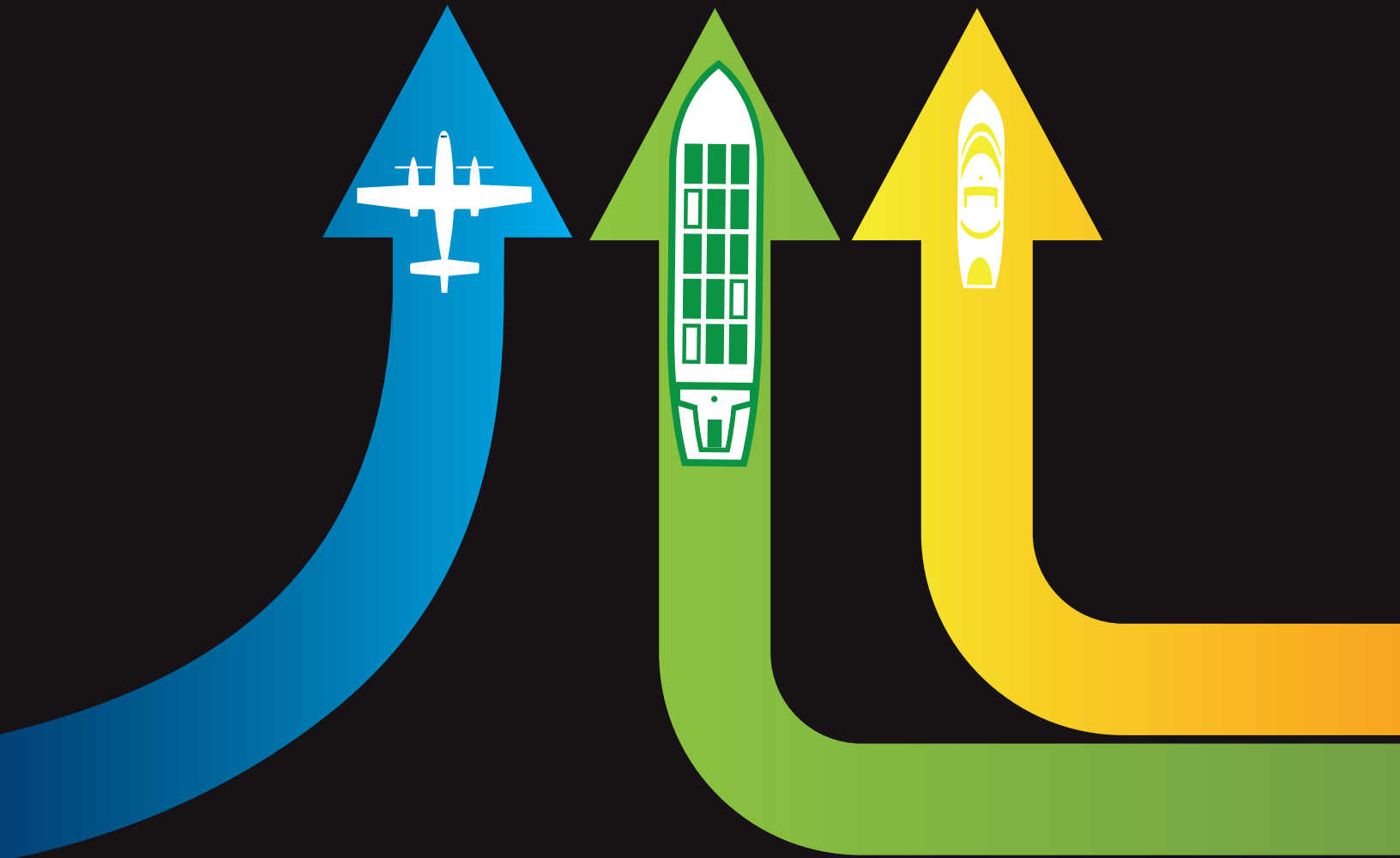
Craig Manuel
vice-président et avocat général
(parti novembre 2022)

Gene Cabral
vice-président directeur, PortsToronto et Aéroport Billy Bishop de Toronto
(parti juillet 2022)

Chris Sawicki
vice-président, Infrastructure, Planification et Environnement



PARTIE CINQ : RAPPORT DE GESTION – 2022



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

RAPPORT DE GESTION 2022
(En milliers de dollars)

Le 12 avril 2023

Le rapport de gestion a pour but de faciliter la compréhension et l'évaluation des tendances et des changements importants observés dans les résultats d'exploitation et la situation financière de l'Administration portuaire de Toronto (l'« Administration portuaire »), qui mène ses activités sous le nom de PortsToronto, pour les exercices terminés les 31 décembre 2022 et 2021. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les États financiers vérifiés (les « États financiers ») et les notes afférentes. Tous les montants en dollars mentionnés dans le présent rapport correspondent à des milliers de dollars.

L'Administration portuaire présente ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »). Les conventions comptables présentées dans la note n° 2 des États financiers ont été respectées lors de la préparation des États financiers pour l'exercice terminé le 31 décembre 2022, ainsi que lors de la présentation, dans ces États financiers, des données correspondantes pour l'exercice terminé le 31 décembre 2021.

Introduction

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

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

L'Administration portuaire est dirigée par un conseil d'administration dont les membres sont nommés par les trois ordres de gouvernement, conformément à ce que prévoient le paragraphe 14(1) de la *Loi maritime du Canada* et l'article 4.6 des lettres patentes de l'Administration portuaire. L'effectif complet du Conseil se compose comme suit : six administrateurs sont proposés par le ministre des Transports en consultation avec les groupes d'utilisateurs, puis nommés par le gouverneur en conseil; un administrateur est proposé par le ministre des Transports et nommé par le gouverneur en conseil; un administrateur est nommé par la Province de l'Ontario et un administrateur est nommé par la Ville de Toronto. Le Conseil d'administration compte quatre (4) comités : le Comité de la vérification et des finances, le Comité de la gouvernance et des ressources humaines, le Comité des communications et de la sensibilisation, et le Comité de la retraite. À l'heure où nous rédigeons le présent rapport, c'est M^{me} Amanda Walton qui préside le Conseil.

Activités et fonctionnement

Les principales unités opérationnelles de l'Administration portuaire sont celle chargée de l'exploitation du Port (le « Port »), la Marina de l'avant-port (la « Marina »), l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (l'« Aéroport Billy Bishop », ou l'« Aéroport ») et les Biens et autres.

(En milliers de dollars)

L'Administration portuaire possède et exploite une installation portuaire de 52 acres au 8, avenue Unwin (l'« Installation portuaire »), installation qui comprend un entrepôt de 126 000 pieds carrés (l'Entrepôt 52). Le site abrite également le terminal maritime 51, qui a été transformé en studio de production cinématographique et télévisuelle.

L'Installation portuaire comprend en outre le terminal de croisière, qui est utilisé par l'industrie des navires de croisière et sert également de lieu de production cinématographique ainsi que d'espace d'événements.

L'Administration portuaire continue d'encourager l'usage mixte de son Installation portuaire, qui peut notamment servir de lieu de manutention et de gestion du stockage pour le vrac, les marchandises diverses et les cargaisons liées à des projets, et propose également des services de mise en conteneur et de dépotage de conteneurs. En 2023 et par la suite, compte tenu de son emplacement privilégié et de l'expansion des activités de construction à Toronto et aux environs, l'Administration portuaire continuera de chercher à élargir les possibilités d'utilisation de son Installation portuaire.

En 2022, 2,347 millions de tonnes de marchandises ont transité par le Port de Toronto, ce qui représente une hausse de 2 % par rapport aux 2,296 millions de tonnes de 2021 – qui avait déjà été une année record pour le Port. Ainsi, pour la sixième année consécutive, plus de 2,2 millions de tonnes de fret sont passées par le Port. En 2022, 231 navires sont passés par le port, notamment pour y livrer des cargaisons de sucre, de sel, de ciment, d'agrégats et d'acier directement au cœur de la ville, ce qui a contribué à renforcer l'importance du rôle du Port de Toronto au sein de la chaîne d'approvisionnement nationale. Il y avait parmi ces 231 navires 40 bateaux de croisières, qui ont débarqué 12 904 passagers à Toronto. Le passage de ces visiteurs a eu des retombées positives et a dopé la reprise économique de la ville.

Au total, 161 096 tonnes de marchandises diverses – importations d'acier (159 916 tonnes) et cargaisons liées à des projets (1 180 tonnes) – sont arrivées au Port en 2022. Dix-huit navires sont venus y livrer de l'acier provenant du monde entier, notamment des rails, des barres d'armature, des tôles et des bobines. En 2022, le Port a également vu arriver de Nouvelle-Écosse, sur une barge tractée par un remorqueur, une autre travée de pont commandée pour les besoins du projet de Waterfront Toronto visant à protéger les terres portuaires contre les inondations. Le Port a par ailleurs joué un rôle essentiel en permettant l'amarrage d'un navire venu livrer trois précieux transformateurs destinés à la Ville de Toronto.

Le fonctionnement de la Marina a continué de donner des résultats positifs et cohérents en 2022. La demande de services d'hivernage est restée forte au cours de l'hiver 2022-2023, tandis que le nombre de renouvellements de demandes de postes à quai pour l'été a fait grimper le taux d'occupation de la Marina à 100 % – et la liste d'attente était plutôt longue. La navigation de plaisance est restée une activité prisée à Toronto : de nombreux habitants d'immeubles en copropriété situés tout près du cœur centre-ville sont venus grossir les rangs des plaisanciers.

L'Aéroport Billy Bishop a connu un début d'année 2022 difficile, car la propagation du variant Omicron du virus de la COVID-19 a eu une incidence négative sur le trafic de passagers. Cependant, malgré ce démarrage plutôt lent dans les premiers mois de l'année, les volumes de passagers n'ont cessé de croître et avaient atteint en juin 75 % de leur niveau de 2019. La reprise s'est poursuivie au

(En milliers de dollars)

cours de la deuxième moitié de l'année 2022, période durant laquelle les volumes de passagers représentaient en moyenne 81 % des niveaux de 2019. Au total, 1,732 million de passagers sont passés par l'aéroport en 2022, contre 2,774 millions en 2019.

L'Administration portuaire est un élément majeur de la Southern Ontario Gateway (ou « porte d'entrée du sud de l'Ontario ») : elle représente l'un des cinq ports les plus importants de la province et exploite l'Aéroport Billy Bishop, qui est un membre clé du Réseau aéroportuaire du Sud de l'Ontario et est en mesure d'assurer une desserte régionale et internationale. De ce fait, l'Administration portuaire continuera de jouer un rôle déterminant pour la santé économique du sud de l'Ontario.

Considérations d'ordre financier

Résultats financiers de 2022

La pandémie de COVID-19 a de nouveau affecté le rendement financier de l'Administration portuaire, et plus particulièrement celui de l'Aéroport en début d'année. Néanmoins, les résultats ont été bien différents au cours de la deuxième moitié de 2022, qui a finalement été une excellente année sur le plan financier.

Les effets du lent démarrage à l'Aéroport se sont progressivement dissipés au cours de l'année et le rendement financier s'est considérablement amélioré, jusqu'à atteindre un excellent niveau. La vigoureuse reprise de l'activité à l'Aéroport en 2022 et le solide rendement du Port et de la Marina ont donné lieu à deux événements décisifs pour la situation financière de l'Administration portuaire. Le premier a eu lieu en août 2022, lorsque la banque de l'Administration portuaire a renoncé définitivement aux Cas de défaut visés survenus en 2020 – décision qui a pris effet le 30 juin 2022. (Voir la note n° 8(a) dans les États financiers vérifiés). Le deuxième de ces événements, c'est le fait que, compte tenu de l'augmentation du montant des frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA ») perçus au cours des 12 mois précédents, le montant du dépôt à payer d'avance pour le tunnel piétonnier a diminué (il a été ramené à une fois le montant des paiements mensuels de services, contre trois fois ce montant auparavant). L'Administration portuaire a ainsi récupéré 16 350 dollars de liquidités. (Voir la note n° 15 dans les États financiers vérifiés).

Globalement, le rendement financier de toutes les unités opérationnelles de l'Administration portuaire a été très bon en 2022. Cela transparaît dans l'État du résultat net – voir la note 16 des États financiers vérifiés et le tableau figurant à la page 4 du présent rapport de gestion. Le bénéfice net tiré des activités d'exploitation et les recettes provenant des FAA (avant prise en compte de certains éléments) ont augmenté, passant de 9 988 \$ en 2021 à 30 358 \$ en 2022, ce qui représente une hausse de 204 %.

Principaux ratios financiers :

Liquidités financières

L'Administration portuaire dispose toujours de liquidités financières, et son ratio de liquidité générale (total des actifs courants divisé par le total des passifs courants) était de 1,91 au 31 décembre 2022. Ce

(En milliers de dollars)

ratio est inférieur à celui qu'elle affichait au 31 décembre 2021 (4,52), ce qui s'explique par le fait que la valeur des placements à long terme était plus élevée au 31 décembre 2022 (34 299 \$) qu'au 31 décembre 2021 (1 494 \$).

Rendement financier

Le ratio de résultat financier a sensiblement augmenté en 2022, puisque la marge (total du bénéfice net [ou de la perte nette] divisé par le total des produits bruts) était de 14,7 %. Ce ratio se situait à -22,4 % en 2021.

Levier financier

Le ratio emprunts/capitaux propres de l'Administration portuaire s'est légèrement dégradé en 2022 (52,7 %, contre 49,1 % en 2021). Cela s'explique par l'augmentation, en 2022, d'une provision pour le site protégé J sur la flèche de la rue Leslie et d'autres obligations potentielles.

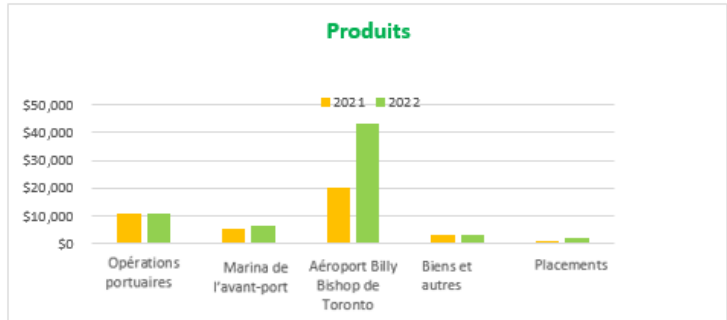
Voici quelques extraits de l'état consolidé du résultat net et de l'état consolidé de la situation financière, suivis d'un tableau présentant l'augmentation brute de la valeur des immobilisations.

(En milliers de dollars)

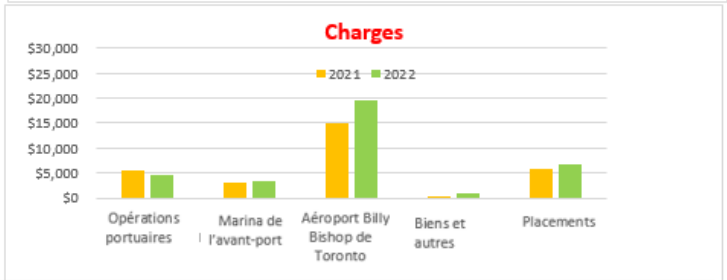
État consolidé du résultat net

(En milliers de dollars canadiens)

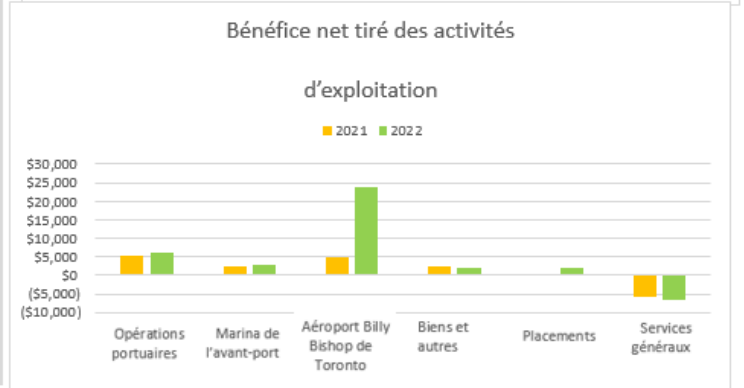
	2021	2022
Produits		
Port	\$10,925	\$10,952
Marina	\$5,395	\$6,097
Aéroport	\$19,997	\$43,500
Biens et autres	\$2,929	\$2,906
Placements	\$429	\$1,330
Services généraux	\$0	\$0
Total	\$39,675	\$65,385



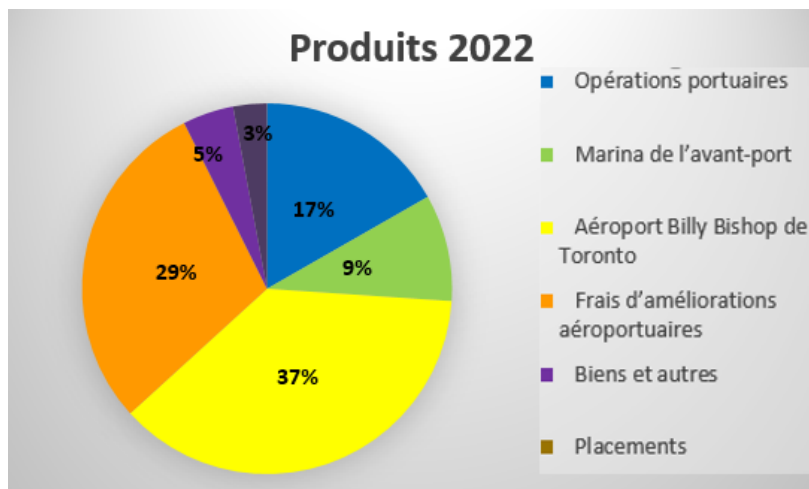
Charges		
Port	\$5,470	\$4,703
Marina	\$2,995	\$3,284
Aéroport	\$15,006	\$19,507
Biens et autres	\$463	\$794
Placements	\$0	\$0
Services généraux	\$5,753	\$6,739
Total	\$29,687	\$35,027



Bénéfice net tiré des activités d'exploitation (avant certains éléments spécifiques)		
Port	\$5,455	\$6,249
Marina	\$2,400	\$2,813
Aéroport	\$4,991	\$23,993
Biens et autres	\$2,466	\$2,112
Placements	\$429	\$1,330
Services généraux	(\$5,753)	(\$6,739)
Total	\$9,988	\$30,358



Remarque : Ne sont pas pris en compte ci-dessus l'amortissement, les paiements en remplacement d'impôts, les charges d'intérêts, la charge liée aux produits bruts et les autres éléments du résultat global. De plus, ce qui précède n'inclut pas le gain sur la vente du bordereau du Parlement, la radiation des coûts de préparation du site et la provision pour la flèche de la rue Leslie et d'autres obligations.



(En milliers de dollars)

État consolidé de la situation financière (résumé)

(En milliers de dollars canadiens)

	2022	2021
	\$	\$
Actifs		
Actifs courants	84,054	83,343
Actifs non courants	272,800	234,608
	356,854	317,951
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants	44,002	18,451
Passifs non courants	79,145	86,220
Capitaux propres	233,707	213,280
	356,854	317,951

Augmentation brute de la valeur des immobilisations

(En milliers de dollars canadiens)

	2022	2021
	\$	\$
Opérations portuaires	1,100	520
Marina de l'avant-port	546	116
Aéroport Billy Bishop de Toronto	6,051	3,567
Biens et autres	1,255	527
Total	8,952	4,730

Perspectives financières pour 2023

Les perspectives 2023 sont prometteuses pour l'Administration portuaire. En effet, la reprise se poursuit à l'Aéroport Billy Bishop, le Port attend une fois de plus la visite de nombreux navires de charge et de croisière, et la Marina de l'avant-port est en position de force, car elle est exploitée au maximum de sa capacité ou presque et pourrait attirer des clients d'autres marinas de la région. Les unités opérationnelles devraient toutes afficher de bons résultats en 2023 et offrir des rendements satisfaisants à l'organisation. À cela s'ajoute le fait que l'Administration portuaire cherche constamment à améliorer l'efficacité et l'efficacé de son fonctionnement : elle est par conséquent particulièrement bien placée pour participer à la croissance économique et à des initiatives de

(En milliers de dollars)

développement durable. La direction de l'Administration portuaire continuera d'évaluer le niveau de performance de celle-ci en 2023, et procédera aux ajustements nécessaires afin de préserver les ressources de trésorerie et de protéger les liquidités. PortsToronto possède de nombreux et précieux atouts, et continuera d'exploiter ces ressources de façon à en tirer le meilleur parti à l'avenir. Elle a donc bon espoir d'enregistrer en 2023 une solide performance financière.



PARTIE SIX : ÉTATS FINANCIERS VÉRIFIÉS - 2022



États financiers consolidés de l'Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2022

Rapport de l'auditeur indépendant	1-3
État consolidé du résultat net et du résultat global	4
État consolidé des variations des capitaux propres	5
État consolidé de la situation financière	6
Tableau consolidé des flux de trésorerie	7
Notes annexes	8-43

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 2022, et l'état consolidé du résultat net et du résultat global, l'état consolidé des variations des capitaux propres et le tableau consolidé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables (appelés collectivement les « états financiers »).

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration portuaire au 31 décembre 2022, ainsi que des résultats de son exploitation, des variations des capitaux propres et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Fondement de l'opinion

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

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 internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'Administration portuaire à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'Administration portuaire ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

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

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

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

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

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

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

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

Comptables professionnels agréés
Experts-comptables autorisés
Le 12 avril 2023

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

Exercice clos le 31 décembre 2022
(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	2022 \$	2021 \$
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	16	46 195	36 530
Frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	10	19 190	3 145
		65 385	39 675
Charges d'exploitation			
Salaires et avantages du personnel		13 438	10 903
Réparations et entretien		7 084	5 789
Honoraires professionnels et de consultation		1 168	1 364
Impôt foncier, montant net		76	50
Autres charges d'exploitation et d'administration		13 261	11 581
		35 027	29 687
Bénéfice tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :		30 358	9 988
Paiements en remplacement d'impôts	9	(1 076)	(3 293)
Amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations		(10 212)	(10 356)
Charges d'intérêts		(4 416)	(4 429)
Charge liée aux produits bruts – produits liés au port, à la Marina de l'avant-port, à l'aéroport, à l'administration de biens et autres produits	2	(2 064)	(833)
Charge liée aux produits bruts – frais d'améliorations aéroportuaires	2	(1 151)	—
Profit sur le swap de taux d'intérêt - tranche inefficace	8 b)	419	43
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice avant les éléments suivants		11 858	(8 880)
Profit à la vente de la rampe d'accès à l'eau de Parliament Street, montant net	18	18 981	—
Radiation des coûts liés à la préparation d'un site	6	(1 944)	—
Provision liée au point d'attache J de la flèche littorale de Leslie Street et aux autres obligations	13	(19 300)	—
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice		9 595	(8 880)
Variations de la juste valeur des swaps de taux d'intérêt liées à la comptabilité de couverture – (perte) profit sur les swaps de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	(49)	301
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs	7	10 881	13 831
Autres éléments de bénéfice global		10 832	14 132
Bénéfice global pour l'exercice		20 427	5 252

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 2022
(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	Excédent de l'actif sur le passif, montant net \$	Cumul des autres éléments du résultat global \$	Total des capitaux propres \$
Solde au 1^{er} janvier 2021		203 560	4 377	207 937
Perte nette		(8 880)	—	(8 880)
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs	7	—	13 831	13 831
Amortissement de la perte cumulée sur les swaps de taux d'intérêt	8 b)	—	91	91
Profit sur les swaps de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	—	301	301
Solde au 31 décembre 2021		194 680	18 600	213 280
Bénéfice net		9 595	—	9 595
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs	7	—	10 881	10 881
Perte sur les swaps de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	—	(49)	(49)
Solde au 31 décembre 2022		204 275	29 432	233 707

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Administration portuaire de Toronto
État consolidé de la situation financière

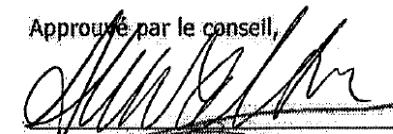
Au 31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	2022 \$	2021 \$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		13 209	43 797
Placements à court terme		49 978	7 571
Débiteurs (montant net)	3	10 223	5 868
Juste valeur des swaps de taux d'intérêt		370	—
Stocks		64	68
Montant seuil payé d'avance – dépôt au titre du tunnel	15	8 548	24 898
Charges payées d'avance		1 662	1 141
		84 054	83 343
Actifs non courants			
Placements à long terme	3	34 299	1 494
Débiteurs à long terme		401	—
Avantages du personnel futurs	7	9 537	—
Actifs au titre de droits d'utilisation	5	2 235	2 580
Immobilisations	6	226 328	230 534
Total des actifs		356 854	317 951
Passif			
Passifs courants			
Créditeurs et charges à payer	3	31 129	7 369
Tranche courante des emprunts bancaires	8	2 280	2 280
Tranche courante de l'obligation locative	5	371	329
Tranche courante du passif au titre de la concession du tunnel piétonnier	4 et 15	3 374	3 174
Produits comptabilisés d'avance		6 848	5 299
		44 002	18 451
Passifs non courants			
Emprunts bancaires	8	24 483	26 763
Obligation locative	5	2 087	2 431
Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier	4 et 15	50 623	53 997
Avantages du personnel futurs	7	1 952	3 029
Total des passifs		79 145	86 220
		123 147	104 671
Capitaux propres			
		233 707	213 280
		356 854	317 951

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Approuvé par le conseil,

 , administrateur

 , administrateur

Administration portuaire de Toronto
Tableau consolidé des flux de trésorerie
Exercice clos le 31 décembre 2022
(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	2022 \$	2021 \$
Activités d'exploitation			
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice		9 595	(8 880)
Ajustements au titre des éléments sans effet sur la trésorerie			
Profit à la vente de la rampe d'accès à l'eau de Parliament Street, montant net	18	(18 981)	—
Radiation des coûts liés à la préparation d'un site		1 944	—
Amortissement d'immobilisations	6	9 838	9 984
Amortissement de l'actif au titre du droit d'utilisation	5	374	372
Charge au titre des avantages du personnel futurs	7	1 500	2 968
Cotisation de l'employeur aux régimes d'avantages du personnel futurs	7	(1 233)	(1 188)
Charges d'intérêts		4 416	4 429
Profit sur les swaps de taux d'intérêt – tranche inefficace	8b)	(419)	(43)
Intérêts versés aux banques		(917)	(733)
Intérêts payés sur le passif au titre de la concession du tunnel piétonnier		(3 410)	(3 597)
		2 707	3 312
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie liés aux activités d'exploitation	17	20 036	(319)
		22 743	2 993
Activités d'investissement			
Acquisition de placements à court terme		(53 980)	(7 573)
Cession de placements à court terme		11 573	42 396
Acquisition de placements à long terme		(43 181)	(1 494)
Cession de placements à long terme		10 376	—
Acquisition d'immobilisations		(8 952)	(4 730)
Financement d'immobilisations obtenu		845	—
Produit de la vente de la rampe d'accès à l'eau de Parliament Street	18	19 512	—
		(63 807)	28 599
Activités de financement			
Montant seuil payé d'avance – dépôt au titre du tunnel piétonnier		16 350	(169)
Montant payé au titre d'un contrat de location		(420)	(407)
Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier		(3 174)	(2 986)
Remboursements de capital sur l'emprunt bancaire		(2 280)	(2 280)
		10 476	(5 842)
(Diminution) augmentation de la situation de trésorerie		(30 588)	25 750
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		43 797	18 047
Total de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice		13 209	43 797
La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les éléments suivants :			
Trésorerie		5 494	13 110
Équivalents de trésorerie		7 715	30 687
		13 209	43 797

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 (« ABBT »), qui comprennent un tunnel piétonnier, un service de traversier, des gares maritimes, des pistes et des biens loués pour le service de bord des passagers commerciaux, les services d'affrètement et une école de vol.
- L'administration des biens immobiliers, qui comprend l'aménagement et la gestion des terrains sous l'autorité de l'Administration portuaire.

Le conseil d'administration a autorisé la publication des états financiers le 12 avril 2023.

2. Principales méthodes comptables

Déclaration de conformité

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

Méthode de consolidation

Les états financiers consolidés contiennent les résultats de l'Administration portuaire pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, ainsi que ceux de sa filiale entièrement détenue, 2315155 Ontario Inc., qui a été constituée en société par actions le 8 mars 2012, afin de louer une partie des silos de Canada Malting adjacents au tunnel piétonnier.

Mode de présentation

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

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Instruments financiers

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

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

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Actifs financiers

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

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

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.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Juste valeur par le biais du résultat net

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

Dépréciation d'actifs financiers

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

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

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 2022, 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 2022, 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. Principales méthodes comptables (suite)

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

Autres passifs financiers

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

Décomptabilisation de passifs financiers

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

Instruments financiers dérivés comprenant la comptabilité de couverture

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

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

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

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments 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.

Stocks

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

Immobilisations

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

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

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

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

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

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

2. Principales 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 2022, l'Administration portuaire n'avait pas conclu de contrats de location simple.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Contrats de location (suite)

b) L'Administration portuaire en tant que preneur

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

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

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

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

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

Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier

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

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

2. Principales 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. Principales 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 nouvelles et modifiées en vigueur pour l'exercice considéré

Modifications d'IAS 37, Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels – Contrats déficitaires : coût d'exécution du contrat

L'Administration portuaire a adopté les modifications d'IAS 37 pour la première fois au cours de l'exercice considéré. Les modifications précisent que le coût d'exécution d'un contrat est constitué des coûts directement liés à ce contrat, ce qui comprend à la fois les coûts marginaux d'exécution du contrat (par exemple les coûts de la main-d'œuvre directe et des matières) et l'imputation des autres coûts directement liés à l'exécution des contrats (par exemple l'imputation de la charge d'amortissement relative à une immobilisation corporelle utilisée entre autres pour l'exécution du contrat).

IFRS 9, Instruments financiers

La modification précise que, lors de l'application du critère des « 10 % » pour déterminer si un passif financier doit être décomptabilisé, une entité doit inclure seulement les honoraires que l'entité (l'emprunteur) a versés au prêteur ou reçus de celui-ci, y compris ceux qui ont été versés ou reçus par l'une ou l'autre de ces parties pour le compte de l'autre partie.

Ces modifications n'ont eu aucune incidence significative sur les informations fournies ou sur les montants présentés dans ces états financiers.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Adoption de normes nouvelles et révisées

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

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

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

IFRS 17	<i>Contrats d'assurance</i>
Modifications d'IAS 1	<i>Présentation des états financiers</i>
Modifications d'IAS 1 et de l'énoncé de pratiques en IFRS	<i>Informations à fournir sur les méthodes comptables</i>
Modifications d'IAS 8	<i>Définition des estimations comptables</i>

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

Modifications d'IFRS 17, Contrats d'assurance

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

Modifications d'IAS 1, Présentation des états financiers

Le 23 janvier 2020, l'IASB a publié une modification d'IAS 1 afin d'établir une approche plus générale à l'égard du classement des passifs, laquelle est fondée sur les contrats existants à la date de clôture. Le 15 juillet 2020, l'IASB a annoncé le report de la date d'entrée en vigueur de la modification au 1^{er} janvier 2023. L'Administration portuaire ne s'attend pas à ce que l'adoption de cette norme ait une incidence significative sur les états financiers consolidés.

Modifications d'IAS 1, Présentation des états financiers, et de l'énoncé de pratiques en IFRS 2, Porter des jugements sur l'importance relative – Informations à fournir sur les méthodes comptables

Les modifications changent les dispositions d'IAS 1 en ce qui concerne les informations à fournir sur les méthodes comptables. Les modifications remplacent toutes les occurrences du terme « principales méthodes comptables » par « informations significatives sur les méthodes comptables ». Les informations sur les méthodes comptables sont significatives si, lorsqu'on les prend en considération conjointement avec d'autres informations contenues dans les états financiers de l'entité, on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles influencent les décisions que les principaux utilisateurs des états financiers à usage général prennent en se fondant sur ces états financiers.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Adoption de normes nouvelles et révisées

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

Modifications d'IAS 1, Présentation des états financiers, et de l'énoncé de pratiques en IFRS 2, Porter des jugements sur l'importance relative – Informations à fournir sur les méthodes comptables (suite)

Les paragraphes à l'appui d'IAS 1 sont également modifiés afin de préciser que les informations sur les méthodes comptables se rapportant à des transactions, à d'autres événements ou à des conditions qui sont non significatifs sont, de ce fait, non significatives, et il n'est pas nécessaire de les fournir. Les informations sur les méthodes comptables peuvent être significatives en raison de la nature des transactions, des autres événements ou des conditions connexes, et ce, même si les montants sont non significatifs. Par ailleurs, les informations sur les méthodes comptables se rapportant à des transactions, à d'autres événements ou à des conditions qui sont significatifs ne sont pas forcément elles-mêmes des informations significatives.

Les modifications d'IAS 1 entrent en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2023. Leur application anticipée est permise et elles doivent être appliquées de façon prospective. Les modifications apportées à l'énoncé de pratiques en IFRS 2 ne proposent pas de date d'entrée en vigueur ou de dispositions transitoires.

Modifications d'IAS 8, Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs – Définition des estimations comptables

Les modifications remplacent la définition d'un changement d'estimation comptable par une définition des estimations comptables. En vertu de la nouvelle définition, les estimations comptables sont des montants des états financiers qui comportent une incertitude d'évaluation. La définition d'un changement d'estimation comptable a été supprimée. Toutefois, l'IASB a conservé le concept de changements d'estimations comptables dans la norme avec les précisions suivantes :

- i) Un changement d'estimation comptable qui résulte d'informations nouvelles ou de nouveaux développements n'est pas une correction d'erreur;
- ii) Les effets d'un changement d'une donnée d'entrée ou d'une technique d'évaluation utilisée pour établir une estimation comptable constituent des changements d'estimations comptables s'ils ne découlent pas de la correction d'erreurs d'une période antérieure.

Les modifications entrent en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2023 en ce qui a trait aux changements de méthodes comptables et aux changements d'estimations comptables qui ont lieu à l'ouverture ou après l'ouverture de cette période, et l'application anticipée est permise.

Utilisation d'estimations et principaux domaines faisant appel au jugement

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

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

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

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

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

L'Administration portuaire est d'avis que les techniques d'évaluation choisies et les hypothèses utilisées sont appropriées pour déterminer la juste valeur de ses swaps 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 des swaps 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

iii) Débiteurs

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

iv) Dépréciation des immobilisations

L'Administration portuaire examine la valeur comptable des immobilisations et des UGT comparativement à leur valeur recouvrable. La valeur recouvrable est établie en fonction de la valeur d'utilité ou de la juste valeur diminuée des coûts de la vente. La direction a déterminé qu'il n'y a pas eu de dépréciation au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2022.

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.

2. Principales méthodes comptables (suite)

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

vi) Provisions liées à des poursuites judiciaires

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

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

vii) Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier

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

3. Instruments financiers : juste valeur et gestion du risque

Juste valeur

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

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

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).

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

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

Hiérarchie des justes valeurs (suite)

Le tableau qui suit présente un sommaire du classement de la juste valeur au 31 décembre 2022, par niveau.

	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
	\$	\$	\$	\$
Actifs financiers				
Swap de taux d'intérêt	—	370	—	370

Le tableau qui suit présente un sommaire du classement de la juste valeur au 31 décembre 2021, par niveau.

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

Aucun instrument financier n'a été transféré entre les niveaux 1, 2 et 3 en 2022 et en 2021.

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.

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 fonds à revenu fixe comprenant des placements portant intérêt et qu'elle engage des passifs financiers à des taux d'intérêt variables. Les variations des taux d'intérêt ont une incidence directe sur la juste valeur des titres à revenu fixe et sur la juste valeur des fonds d'investissement. Les variations des taux d'intérêt ont également une incidence indirecte sur le reste des placements détenus par l'Administration portuaire. À la fin de 2022, l'Administration portuaire détenait des titres à revenu fixe dans des placements à court terme pour un montant total de 49 978 \$ (2021 – 7 571 \$) et dans des placements à long terme pour un montant total de 34 299 \$ (2021 – 1 494 \$). Ces titres à revenu fixe comprennent des acceptations bancaires, des certificats de placement garanti ainsi que des obligations.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

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

Gestion du risque financier (suite)

Risque de taux d'intérêt (suite)

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

Échéance	Taux d'intérêt	2022	Taux d'intérêt	2021
	%	\$	%	\$
2024	3,67 à 5,30	15 173	1,20	1 494
2025	3,84 à 5,35	14 126	—	—
2027	4,85	5 000	—	—
		34 299		1 494

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

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

Les passifs financiers de l'Administration portuaire sont exposés aux fluctuations des taux d'intérêt sur la tranche non couverte de la dette à long terme et sur sa facilité de crédit. Au 31 décembre 2022, l'Administration portuaire était exposée au risque de taux d'intérêt suivant :

	\$
Tranche non couverte de la dette à long terme	<u>22 206</u>

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

	Effet sur le bénéfice net et le bénéfice global
	\$
Tranche non couverte de la dette à long terme	<u>111</u>

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

Gestion du risque financier (suite)

Risque de taux d'intérêt (suite)

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

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

Risque de crédit

Les principaux actifs financiers de l'Administration portuaire sont la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les placements à long terme, les débiteurs et les billets à recevoir, qui sont exposés au risque de crédit. La valeur comptable des actifs financiers 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 politiques de crédit qui comprennent une révision régulière des limites de crédit.

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

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

	2022	2021
	\$	\$
Créances clients		
Courantes	9 526	5 326
Non réglées depuis 31 à 90 jours	319	472
Non réglées depuis plus de 90 jours	640	349
	10 485	6 147
Autres	31	60
	10 516	6 207
Correction de valeur pour créances douteuses	(293)	(339)
	10 223	5 868

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

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

Gestion du risque financier (suite)

Risque de crédit (suite)

Rapprochement de la correction de valeur pour créances douteuses

	2022	2021
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	339	260
Augmentation au cours de l'exercice	62	94
Radiation de créances irrécouvrables au cours de l'exercice	(108)	(15)
Solde à la fin de l'exercice	293	339

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 2022. 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	2023	2024	2025 et par la suite
	\$	\$	\$	\$
Créditeurs et charges à payer	31 129	31 129	—	—
Emprunt bancaire	26 763	2 280	2 280	22 203
	57 892	33 409	2 280	22 203

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	2023	2024	2025 et par la suite
	\$	\$	\$	\$
Passif au titre de la concession du tunnel	53 997	3 374	3 586	47 037

Risque de flux de trésorerie

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

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

4. Informations à fournir concernant le capital

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

	2022	2021
	\$	\$
Emprunt bancaire	26 763	29 043
Passif au titre de la concession du tunnel	53 997	57 171
Moins : trésorerie et équivalents de trésorerie	13 209	43 797
Moins : placements à court terme	49 978	7 571
Dette nette	17 573	34 846
Capitaux propres	233 707	213 280
	251 280	248 126

Au 31 décembre 2022, le solde des FAA correspondait à une insuffisance de 13 500 \$, qui avait temporairement été financée au moyen de fonds généraux qui ne représentent pas des FAA. À mesure que des produits tirés des FAA sont générés par l'ABBT, le cas échéant, ils seront affectés au remboursement des fonds qui ne représentent pas des FAA qui ont été utilisés. Par ailleurs, les emprunts bancaires de l'Administration portuaire sont assortis de clauses restrictives, auxquelles elle se conformait au 31 décembre 2022. 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 2022, l'Administration portuaire se conformait à ces restrictions.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

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

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

Actifs au titre de droits d'utilisation

	2022	2021
	\$	\$
Coût à l'ouverture aux 1 ^{er} janvier	3 529	3 543
Acquisitions (cessions)	29	(14)
Coût à la clôture aux 31 décembre	3 558	3 529
Amortissement cumulé à l'ouverture aux 1 ^{er} janvier	(949)	(577)
Amortissement	(374)	(372)
Amortissement cumulé à la clôture aux 31 décembre	(1 323)	(949)
Valeur comptable nette à l'ouverture aux 1 ^{er} janvier	2 580	2 966
Valeur comptable nette à la clôture aux 31 décembre	2 235	2 580

Obligations locatives

	2022	2021
	\$	\$
Analyse des échéances – flux de trésorerie non actualisés contractuels		
Moins de un an	448	417
De un an à cinq ans	1 722	1 792
Plus de cinq ans	585	931
Total des obligations locatives non actualisées au 31 décembre 2022	2 755	3 140
Obligations locatives incluses dans l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2022		
Tranche courante	371	329
Tranche non courante	2 087	2 431
	2 458	2 760

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, 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 315 \$ (2021 – 326 \$). 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 110 \$ (2021 – 110 \$) et à 35 \$ (2021 – 33 \$), respectivement; celles-ci ont été passées en charges directement dans le résultat net.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

6. Immobilisations (suite)

Dépenses différées liées à la préparation d'un site

Les dépenses différées liées à la préparation d'un site ont été engagées pour préparer les terrains du secteur portuaire pour les sous-locataires en vertu d'un bail foncier ainsi que pour préparer les terrains des terminaux maritimes pour d'autres locataires. Ces dépenses étaient amorties sur la durée initiale des contrats de location et de sous-location. Le 31 décembre 2022, le bail foncier a été résilié et le montant résiduel non amorti connexe de 1 944 \$ a été radié.

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 22,67 M\$ (2021 - 16,4 M\$).

Le tableau suivant présente les projets dont les coûts estimatifs sont supérieurs à 1 M\$ 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
	Au 31 décembre 2022	Au 31 décembre 2022	Au 31 décembre 2022
	\$	\$	\$
Restauration des systèmes électriques et mécaniques du pont du chenal maritime	11 980	328	11 652

7. 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 droit à des prestations supplémentaires, selon une formule qui se rapproche de celle du régime enregistré, en remplacement des prestations définies qui sont limitées en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Ces prestations supplémentaires ne sont pas capitalisées. L'Administration portuaire offre également des avantages postérieurs à l'emploi autres que de retraite à la plupart de ses employés, tel qu'il est décrit à la note 2 à la section « Avantages 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 (« CSPAAT ») 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.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

7. Avantages du personnel futurs (suite)

En raison du départ de certains employés en 2022, certains avantages du personnel futurs ont été frappés de déchéance. De plus, certaines prestations antérieurement constituées seront retirées en 2023. L'incidence de ces éléments a été reflétée dans les présents états financiers.

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

	Régime de retraite	Autres avantages	2022 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2021 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées						
Solde au début de l'exercice	68 678	2 762	71 440	72 176	2 765	74 941
Coût pour l'employeur des services rendus au cours de l'exercice	1 917	(165)	1 752	2 022	353	2 375
Cotisations des employés	418	—	418	401	—	401
Charges d'intérêts	1 996	55	2 051	1 841	55	1 896
Prestations versées	(3 735)	(89)	(3 824)	(3 132)	(84)	(3 216)
Écarts actuariels	(16 870)	(414)	(17 284)	(4 630)	(327)	(4 957)
Incidence des déchéances	(295)	(197)	(492)	—	—	—
Solde à la fin de l'exercice	52 109	1 952	54 061	68 678	2 762	71 440
Actifs du régime						
Juste valeur au début de l'exercice	68 411	—	68 411	59 861	—	59 861
Cotisations de l'employeur	1 144	89	1 233	1 104	84	1 188
Cotisations des employés	418	—	418	401	—	401
Charges non liées aux placements	(207)	—	(207)	(229)	—	(229)
Prestations versées	(3 735)	(89)	(3 824)	(3 132)	(84)	(3 216)
Produits d'intérêts	2 018	—	2 018	1 532	—	1 532
Rendement des actifs du régime, excluant les montants compris dans les produits d'intérêts	(6 403)	—	(6 403)	8 874	—	8 874
Juste valeur à la fin de l'exercice	61 646	—	61 646	68 411	—	68 411
Situation de capitalisation – excédent (déficit) du régime	9 537	(1 952)	7 585	(267)	(2 762)	(3 029)
Actif (passif) au titre des prestations constituées	9 537	(1 952)	7 585	(267)	(2 762)	(3 029)

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

	Régime de retraite	Autres avantages	2022 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2021 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Composantes des coûts nets des prestations comptabilisés au cours de l'exercice						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 917	(165)	1 752	2 022	353	2 375
Frais d'administration	207	—	207	229	—	229
Charges d'intérêts	1 996	55	2 051	1 841	55	1 896
Produits d'intérêts	(2 018)	—	(2 018)	(1 532)	—	(1 532)
Incidence des déchéances	(295)	(197)	(492)	—	—	—
Coût constaté au titre des avantages du personnel futurs	1 807	(307)	1 500	2 560	408	2 968

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

7. Avantages du personnel futurs (suite)

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

	Régime de retraite	Autres avantages	2022 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2021 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Réévaluation du passif net au titre des prestations définies comptabilisé dans les autres éléments du résultat global						
Écarts actuariels liés aux actifs	6 403	—	6 403	(8 874)	—	(8 874)
Écarts actuariels liés aux obligations	(16 870)	(414)	(17 284)	(4 630)	(327)	(4 957)
(Profit) perte liée à la réévaluation comptabilisée	(10 467)	(414)	(10 881)	(13 504)	(327)	(13 831)

La date utilisée pour mesurer les actifs et les passifs aux fins de la comptabilisation était le 31 décembre 2022. L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de capitalisation du régime de retraite des employés de l'Administration portuaire de Toronto a été effectuée en date du 1^{er} janvier 2022. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de capitalisation sera effectuée au 1^{er} janvier 2023.

L'Administration portuaire avait obtenu une lettre de crédit consolidée afin de garantir le versement de cotisations additionnelles totalisant 3 707 \$ pour les exercices 2011 à 2015, inclusivement, lesquelles ont été réduites de 3 470 \$ en 2022. Au 31 décembre 2022, l'encours de la lettre de crédit se chiffrait à 237 \$.

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 capitalisation. Selon les exigences de financement minimal, la situation de capitalisation au titre de la continuité d'exploitation et de la solvabilité est projetée dans l'avenir. Pendant un exercice donné au cours duquel le régime prévoit un surplus au titre de la continuité et de la solvabilité et que le seuil établi par les lois qui régissent les régimes de retraite pour prendre congé de cotisation est respecté, le surplus prévu est alors utilisé pour réduire ou éliminer la cotisation de financement minimal de l'exercice en question. L'avantage économique disponible par suite d'une réduction des cotisations futures correspond ainsi à l'écart entre la valeur actualisée du coût des services rendus au cours de la période pour l'employeur en vertu d'IAS 19 et la valeur actualisée des exigences de financement minimal au titre du coût des services rendus au cours de la période pour l'employeur. Les valeurs actualisées sont déterminées au moyen du taux d'actualisation en vertu d'IAS 19 et ont été calculées selon l'hypothèse que le régime sera maintenu indéfiniment.
- Les cotisations requises pour combler le déficit qui, une fois effectuées, ne sont plus accessibles à l'Administration portuaire à titre d'avantage économique, peuvent constituer un passif additionnel qui est inscrit à l'état consolidé de la situation financière, ou s'il existe déjà un passif, le passif ajusté à l'état consolidé de la situation financière correspond à la valeur actualisée des cotisations restantes requises pour combler le déficit. Les cotisations requises pour combler le déficit sont déterminées selon le plus récent rapport d'évaluation actuarielle réalisé aux fins de capitalisation.

Les principaux risques auxquels les prestations au titre du régime de retraite, des autres avantages postérieurs à l'emploi et de la CSPAAT 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.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

7. Avantages du personnel futurs (suite)

Répartition de l'actif du régime de retraite au 31 décembre 2022*

Catégorie d'actif	Pourcentage des actifs au titre des prestations définies			
	2022		2021	
	Cotés %	Non cotés %	Cotés %	Non cotés %
Titres de capitaux propres	51,50	—	53,10	—
Revenu fixe	15,40	—	15,40	—
Placements alternatifs	32,50	—	30,90	—
Autres	0,60	—	0,60	—
	100,00	—	100,00	—

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

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 :

	2022 %	2021 %
Hypothèses clés		
Obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice		
Taux d'actualisation	5,20	3,00
Croissance de la rémunération	2,00	3,00
Coût des prestations au cours de l'exercice		
Taux d'actualisation	5,20	3,00
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

	2022	
	Régime de retraite \$	Autres avantages \$
Analyse de sensibilité de l'obligation au titre des prestations définies		
Incidence d'une augmentation de 1 % du taux d'actualisation	(5 813)	(133)
Incidence d'une diminution de 1 % du taux d'actualisation	7 347	159
Incidence d'une augmentation de 1 % de l'échelle salariale	574	—
Incidence d'une diminution de 1 % de l'échelle salariale	(510)	—
Incidence d'une augmentation de un an de la longévité	1 323	31
Incidence d'une diminution de un an de la longévité	(1 347)	(32)
Incidence d'une augmentation de 1 % des taux tendanciels	s.o.	138
Incidence d'une diminution de 1 % des taux tendanciels	s.o.	(118)

La durée moyenne pondérée du régime est d'environ 12,7 ans pour 2022 (2021 – 15,5 ans).

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés

a) Emprunts bancaires

En raison de la pandémie de COVID-19, les deux transporteurs commerciaux de l'Administration portuaire ont annoncé la cessation temporaire de leurs activités à l'Aéroport Billy Bishop en mars 2020 et, par conséquent, il y a eu un changement important du nombre de passagers. Conformément aux modalités du contrat de prêt conclu avec la banque par l'Administration portuaire, celle-ci a fourni une déclaration de changement important du nombre de passagers dans laquelle elle présente également l'incidence défavorable significative de ce changement sur sa situation financière et ses activités; il a été déterminé que ces deux événements constituaient des cas de défaut temporaires. L'Administration portuaire et la banque ont conclu en 2020 et en 2021 des conventions de modification qui comprenaient des révisions aux modalités du contrat. Avec prise d'effet le 30 avril 2022, l'Administration portuaire et la banque ont conclu un contrat modifié et mis à jour qui prévoit la consolidation de l'ensemble des modifications et mises à jour antérieures. La trésorerie et les placements à court terme de l'Administration portuaire sont suffisants aux fins du remboursement de tout emprunt aux termes du contrat de prêt bancaire. En août 2022, la banque a renoncé de façon permanente aux cas de défaut survenus avant le 30 juin 2022, avec prise d'effet le 30 juin 2022.

Les principales modalités de la facilité de crédit sont les suivantes :

	Montant \$	Taux d'intérêt	Amortissement	Date d'échéance
Facilité à terme (renouvelable) pour financer les dépenses d'investissement	50 000	Taux des acceptations bancaires majoré de 0,85 % Taux préférentiel de la BMO moins 0,15 %	Période de 15 ans se terminant le 31 mai 2034	31 mai 2025
	50 000			

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

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

Au 31 décembre 2022, un montant de 26 763 \$ (2021 – 29 043 \$) avait été prélevé sur la facilité à terme, laquelle consiste en une acceptation bancaire portant intérêt au taux de 4,60 % et dont la prochaine échéance est le 11 janvier 2023 (2021 – 12 janvier 2022 et 0,45 %). Aux termes du contrat de prêt, la facilité est renouvelable, l'acceptation bancaire est renouvelée automatiquement aux 30 jours à l'échéance et le remboursement est prévu après 180 mois. Par conséquent, le prêt a été classé dans la tranche à long terme (hormis une tranche à court terme reflétant les remboursements de capital exigibles au cours des 12 prochains mois).

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés (suite)

a) Emprunts bancaires (suite)

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

	Total \$
2023	2 280
2024	2 280
2025	2 280
2026	2 280
2027	2 280
Par la suite	<u>15 363</u>
	26 763
Moins : tranche courante	<u>2 280</u>
Tranche à long terme	<u>24 483</u>

Le tableau ci-dessus est fondé sur l'amortissement des paiements sur la facilité décrite ci-dessus. Les contrats de prêt bancaire sont assortis d'un calendrier de remboursement défini, qui est plus court que la période d'amortissement. L'Administration portuaire s'attend à ce que l'emprunt soit renégocié aux dates d'échéance déterminées et que sa durée soit prolongée sur la période d'amortissement complète. Le graphique ci-dessus reflète donc l'engagement en fonction duquel ces montants devront être remboursés aux dates susmentionnées.

Si des remboursements étaient requis à l'échéance, le tableau ci-dessus serait ajusté comme suit : 2 280 \$ en 2023; 2 280 \$ en 2024; et 22 203 \$ en 2025.

Le programme d'immobilisations de l'aéroport, qui comprend le service de la dette en ce qui concerne les emprunts, est financé au moyen des Frais d'améliorations aéroportuaires. Au 31 décembre 2022, les montants en capital à payer par l'Administration portuaire (qui ne représentent pas des FAA) ainsi que les frais d'améliorations aéroportuaires soumis à restrictions s'élevaient à 5 074 \$ et à 21 689 \$, respectivement. Se reporter à la note 10, Frais d'améliorations aéroportuaires.

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

	Début	Échéance	Montant notionnel \$	Taux d'intérêt %	Montant notionnel au 31 décembre 2022 \$	Montant notionnel au 31 décembre 2021 \$
Premier swap	Janvier 2007	Janvier 2022	11 250	5,085 %	—	4 012
Deuxième swap	Juillet 2016	Juillet 2031	7 998	1,670 %	4 557	5 093

Le premier swap est arrivé à échéance le 4 janvier 2022 et a été remplacé par une stratégie à taux d'intérêt variable.

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

Le 1^{er} janvier 2007, l'Administration portuaire a désigné le premier swap de taux d'intérêt dans une relation de couverture avec une facilité de crédit initiale d'un montant de 11 250 \$. L'efficacité prospective et rétrospective de la couverture est évaluée selon la méthode du dérivé hypothétique. Cette méthode d'évaluation consiste à comparer à chaque période l'incidence des variations des taux d'intérêt sur les variations de la juste valeur du dérivé réel et du dérivé hypothétique. La tranche efficace du swap de taux d'intérêt est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global jusqu'à ce que la transaction prévue soit réalisée. S'il y a lieu, la juste valeur du dérivé est ajustée pour tenir compte du risque de crédit de l'Administration portuaire.

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

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

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

i) Incidence sur le bénéfice net – tranche inefficace

	2022	2021
	\$	\$
Amortissement de la perte cumulée du swap de taux d'intérêt	—	(91)
Inefficacité selon la comptabilité de couverture reclassée des autres éléments du résultat global	122	80
Recouvrement d'intérêts	297	54
	419	43

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

	2022	2021
	\$	\$
Profit (perte) résultant de l'évaluation à la valeur de marché du swap	339	435
Recouvrement d'intérêts	(266)	(54)
Inefficacité reclassée en résultat net	(122)	(80)
Comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(49)	301

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 2022 (2021 – 29,00 \$) par passager au départ. 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 2022, le montant net des FAA perçus s'est élevé à 19 190 \$ (2021 – 3 145 \$). 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.

Le solde cumulatif au titre des FAA correspondait à un déficit de 13 500 \$ au 31 décembre 2022 (2021 – déficit de 19 592 \$).

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2022

(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.

	2022 Total \$	2021 Total \$	2022 Autres que FAA \$	2022 FAA \$	2021 Autres que FAA \$	2021 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	46 195	36 530	46 195		36 530	—
Frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	19 190	3 145		19 190	—	3 145
	65 385	39 675	46 195	19 190	36 530	3 145
Charges d'exploitation						
Salaires et avantages du personnel	13 438	10 903	13 438	—	10 903	—
Réparations et entretien	7 084	5 789	7 084	—	5 789	—
Honoraires professionnels et de consultation	1 168	1 364	1 168	—	1 364	—
Impôt foncier, montant net	76	50	76	—	50	—
Autres charges d'exploitation et d'administration	13 261	11 581	13 261	—	11 581	—
	35 027	29 687	35 027	—	29 687	—
Bénéfice tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :	30 358	9 988	11 168	19 190	6 843	3 145
Paiements en remplacement d'impôts	(1 076)	(3 293)	(1 076)		(3 293)	—
Amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations	(10 212)	(10 356)	(2 220)	(7 992)	(1 999)	(8 357)
Charges d'intérêts	(4 416)	(4 429)	(223)	(4 193)	(223)	(4 206)
Charge liée aux produits bruts – produits liés au port, à la Marina de l'avant-port, à l'aéroport, à l'administration de biens et autres produits	(2 064)	(833)	(2 064)	—	(833)	—
Charge liée aux produits bruts – frais d'améliorations aéroportuaires	(1 151)	—	—	(1 151)	—	—
Profit sur les swaps de taux d'intérêt – tranche inefficace	419	43	419	—	43	—
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice avant l'élément suivant :	11 858	(8 880)	6 004	5 854	538	(9 418)
Profit à la vente de la rampe d'accès à l'eau de Parliament Street, montant net	18 981	—	18 981	—	—	—
Radiation des coûts liés à la préparation d'un site	(1 944)	—	(1 944)	—	—	—
Provision pour la réfection du point d'attache J de la flèche littorale de Leslie Street et les autres obligations	(19 300)	—	(19 300)	—	—	—
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	9 595	(8 880)	3 741	5 854	538	(9 418)
Variations de la juste valeur des swaps de taux d'intérêt liées à la comptabilité de couverture – (perte) profit sur les swaps de taux d'intérêt – tranche efficace	(49)	301	(49)	—	301	—
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs	10 881	13 831	10 881	—	13 831	—
Bénéfice global (perte globale) pour l'exercice	20 427	5 252	14 573	5 854	14 670	(9 418)

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

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.

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 :

	2022 \$	2021 \$
Jetons de présence des membres du conseil d'administration		
M ^{me} Amanda Walton, présidente du conseil (élue le 15 avril 2021)	65	41
M. Darin Deschamps	38	33
M ^{me} Hellen Siwanowicz	35	27
M. Chris Reynolds	31	23
M. Don McIntyre (a cessé ses fonctions le 31 mars 2022)	14	28
M. Robert Poirier (a cessé ses fonctions le 15 avril 2021)	—	32
	183	184
Chef de la direction – M. Roelof-Jan (RJ) Steenstra (est entré en fonction le 12 septembre 2022)		
Rémunération	144	—
Autres avantages	6	—
	150	—
Chef de la direction – M. Geoffrey Wilson (a cessé ses fonctions le 30 juin 2022)		
Rémunération	265	350
Autres avantages	15	24
	280	374
Vice-président directeur, Ports Toronto et Aéroport Billy Bishop de Toronto – M. Gene Cabral (a cessé ses fonctions le 19 août 2022)		
Rémunération	185	224
Autres avantages	12	20
	197	244
Vice-président principal et chef des finances – M. Alan Paul		
Rémunération	253	219
Autres avantages	20	21
	273	240
Vice-président principal et avocat général – M. Craig Manuel (a cessé ses fonctions le 18 novembre 2022)		
Rémunération	286	219
Autres avantages	19	13
	305	232
Vice-présidente, Communications et relations publiques – M ^{me} Deborah Wilson		
Rémunération	211	188
Autres avantages	14	13
	225	201
Vice-président, Infrastructures, planification et environnement – M. Chris Sawicki		
Rémunération	211	188
Autres avantages	17	18
	228	206

13. Engagements

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

L'Administration portuaire cherche actuellement à proroger l'échéance de cette entente au 31 octobre 2024. En vertu de son contrat de location, l'Administration portuaire est tenue de maintenir dans un état stable 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 une réfection et que d'autres points d'attache pourraient nécessiter une réfection additionnelle. 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 arrive à expiration le 28 septembre 2027. L'Administration portuaire a également conclu un contrat de location visant un local réservé aux services de TI ainsi qu'un coin-repas et un vestiaire dans l'aérogare de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Le contrat de location arrive à expiration le 29 juin 2033. Se reporter à la note 5 pour plus de détails au sujet de l'obligation locative comptabilisée à l'égard de ces deux contrats de location.

L'Administration portuaire a également constitué une provision pour d'autres passifs éventuels.

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 piétonnier

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

L'Administration portuaire a inscrit à l'actif le coût de construction et la valeur actualisée des paiements futurs au titre des immobilisations et du cycle de vie à effectuer sur la durée de la concession, dont la date d'expiration est fixée au 8 avril 2034. L'Administration portuaire a également comptabilisé un passif au titre du tunnel équivalent à l'actif, diminué des paiements effectués. Au 31 décembre 2022, un actif de 110 418 \$ (2021 – 110 418 \$) avait été comptabilisé au titre des immobilisations, avec un passif connexe de 53 997 \$ (2021 – 57 171 \$).

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 2022, les montants indexés se chiffraient à 270 \$ et à 1 612 par exercice, respectivement.

En vertu de cet accord, l'Administration portuaire était tenue de fournir un dépôt remboursable à BBIA à titre de garantie pour les paiements mensuels futurs au titre des immobilisations, du cycle de vie et de l'exploitation. Le dépôt est équivalent à une, deux ou trois fois le total des paiements mensuels pour les 12 mois à venir, calculé en fonction des produits au titre des FAA des 12 mois précédents. En 2020, en raison de la COVID-19 et de la réduction du nombre de passagers qui en a découlé, l'Administration portuaire a dû fournir un dépôt équivalent à trois fois le total des paiements mensuels pour les 12 prochains mois, et ce niveau de dépôt a fait l'objet d'une augmentation à la fin de 2021. En 2022, comme les produits au titre des FAA pour les 12 mois précédents avaient augmenté, le dépôt, qui avait été triplé en 2021, a été de nouveau réduit et équivalait à une fois le total des paiements mensuels pour les 12 mois à venir. Au 31 décembre 2022, le montant du dépôt s'élevait à 8 548 \$ (2021 – 24 898 \$).

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2022

(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.

	Produits par unité d'exploitation		Charges par unité d'exploitation		Bénéfice net par unité d'exploitation	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Unités d'exploitation						
Exploitation du port	10 952	10 925	4 703	5 470	6 249	5 455
Marina de l'avant-port	6 097	5 395	3 284	2 995	2 813	2 400
Aéroport Billy Bishop de Toronto et frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	43 500	19 997	19 507	15 006	23 993	4 991
Administration de biens et autres	2 906	2 929	794	463	2 112	2 466
Produits tirés de placements	1 930	429	—	—	1 930	429
Services généraux	—	—	6 739	5 753	(6 739)	(5 753)
	65 385	39 675	35 027	29 687	30 358	9 988
Bénéfice net tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :					30 358	9 988
Paiements en remplacement d'impôts					(1 076)	(3 293)
Amortissement d'actifs du titre de droits d'utilisation et d'immobilisations					(10 212)	(10 356)
Charges d'intérêts					(4 416)	(4 429)
Charge liée aux produits bruts					(3 215)	(833)
Profit sur les swaps de taux d'intérêt – tranche inefficace					419	43
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice avant les éléments suivants :					11 858	(8 880)
Profit à la vente de la rampe d'accès à l'eau de Parliament Street, montant net					18 981	
Radiation des coûts liés à la préparation d'un site					(1 944)	
Provision pour la réfection du point d'attache J de la flèche littorale de Leslie Street et les autres obligations					(19 300)	—
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice					9 595	(8 880)
(Perte) profit sur les swaps de taux d'intérêt – tranche efficace					(49)	301
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs					10 881	13 831
Bénéfice global pour l'exercice					20 427	5 252

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

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.

	2022	2021
	\$	\$
Débiteurs, montant net	(4 355)	418
Débiteurs à long terme	(401)	—
Stocks	4	(30)
Charges payées d'avance	(521)	(45)
Créditeurs et charges à payer	23 760	(1 523)
Produits comptabilisés d'avance	1 549	861
	20 036	(319)

18. Vente de la rampe d'accès à l'eau de Parliament Street

Au cours des dernières années, l'Administration portuaire a mené des discussions avec Waterfront Toronto (« WT »), cette dernière souhaitant obtenir le contrôle d'une partie ou de la totalité de la rampe d'accès à l'eau de Parliament Street (la « rampe d'accès ») dans le cadre de l'aménagement en cours de la précincton d'East Bayfront à Toronto. WT est un organisme constitué par les gouvernements fédéral, provincial et municipal dont le mandat consiste à revitaliser le front d'eau de Toronto.

Le 1^{er} juin 2022, l'Administration portuaire a vendu environ 2,95 acres d'eau et de terre submergée et cédé un droit d'usage de 60 ans à l'égard des zones immédiatement au sud de la rampe d'accès, et elle a vendu environ 1,21 acre destiné aux appontements et aux autres activations de la rampe d'accès. Le prix de transaction convenu s'est chiffré à 19 512 \$. Certains coûts d'aménagement liés à la rampe d'accès et ajustements de clôture ont été portés en réduction du produit afin d'obtenir le profit net de la vente.

19. COVID-19

L'Administration portuaire a déposé une demande d'aide publique en vertu de la Subvention salariale d'urgence du Canada et a comptabilisé un montant de néant en 2022 et de 1 865 \$ en 2021.

L'Administration portuaire a déposé une demande d'aide publique en vertu du fonds de soutien aux aéroports, de l'Initiative du transport aérien régional et du Programme des infrastructures des aéroports et a comptabilisé un montant de 2 547 \$ en 2022 (2021 – 3 167 \$), qui sera affecté aux dépenses d'investissement de l'aéroport.

En réaction à la COVID-19, l'Administration portuaire a également examiné le caractère nécessaire et le calendrier de certaines de ses dépenses d'investissement prévues. Plus particulièrement, le programme de dépenses d'investissement lié à l'ABBT, qui est financé au moyen des FAA, a largement diminué de 2020 à 2022, car les FAA ont été épuisés; l'insuffisance relative au financement nécessaire pour soutenir le programme de dépenses d'investissement a été financée au moyen d'autres ressources internes. Se reporter à la note 10 pour plus détails.

Aux termes de l'accord relatif au projet de tunnel piétonnier, l'Administration portuaire est tenue de fournir un dépôt remboursable à BBIA à titre de garantie pour les paiements mensuels futurs au titre des immobilisations, du cycle de vie et de l'exploitation. En raison de l'importante diminution des produits liés aux FAA en 2020, le dépôt a fait l'objet d'une augmentation pour le porter à trois fois le montant nécessaire pour couvrir les frais annuels en 2020 aux termes de l'accord. En 2022, ce niveau de dépôt a été ramené à une couverture annuelle d'une fois. Se reporter à la note 15 pour plus détails.



© Administration portuaire de Toronto
2023. Tous droits réservés.

207 Queens Quay ouest, suite 500
Toronto. ON. M5J 1A7

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

L'Administration portuaire de Toronto est ci-après
dénommée PortsToronto.

Pour en savoir plus au sujet du présent rapport :
PortsToronto
Service des communications et des relations publiques
207 Queens Quay ouest, suite 500
Toronto, Ontario M5J 1B7
Canada
Téléphone : 416-863-2075
Courriel : communications@portstoronto.com