

AÉROPORT
DE TORONTO
BILLY
BISHOP

85

TRASH-TRAPPING PROGRAM
PORTS
TORONTO
PROGRAMME DE PIÉGEAGE DE DÉCHETS

OUTER HARBOUR
Marina
DE L'AVANT-PORT

PORT DE
TORONTO

TORONTO

PORTS
TORONTO
RAPPORT ANNUEL
2023

PORTS TORONTO

© Administration portuaire de Toronto
2024. 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

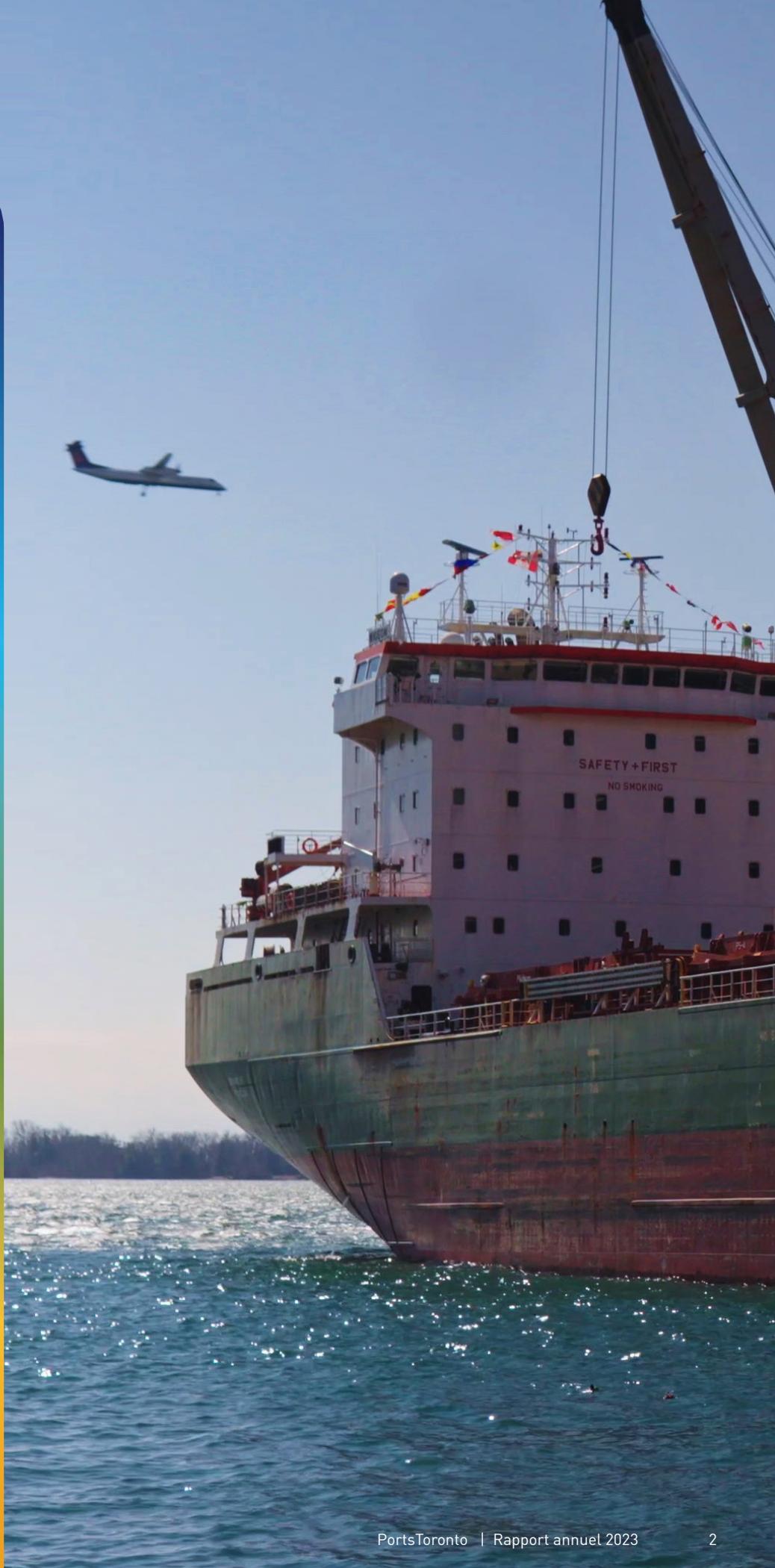




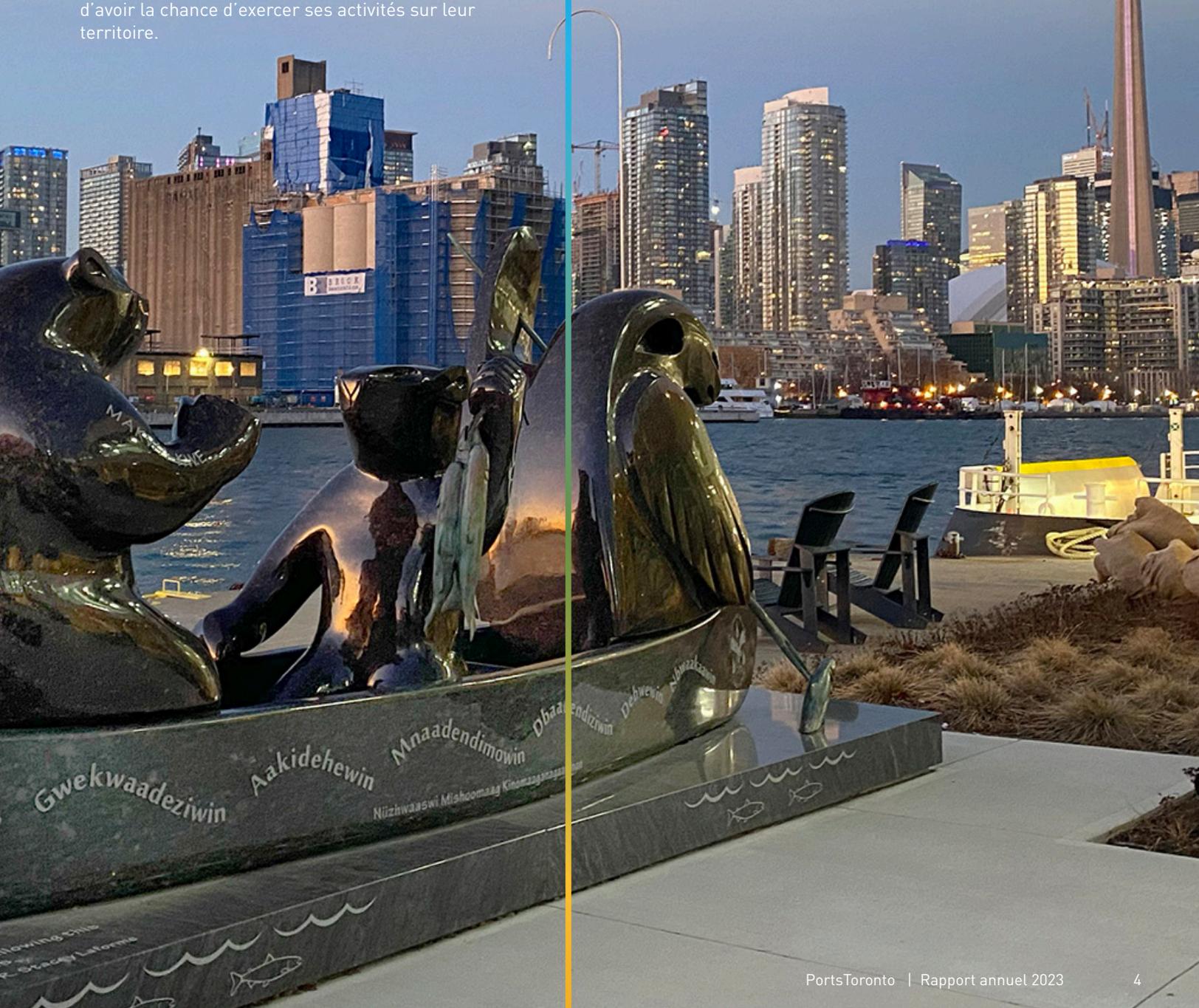
TABLE DES MATIÈRES

Reconnaissance du territoire	4
Message de Sandra Pupatello, présidente du conseil d'administration	5
Message de RJ Steenstra, président et chef de la direction	6
GOURVERNANCE	9
Conseil d'administration	10
Haute direction	10
PortsToronto	11
NOS ACTIVITÉS	12
Aéroport Billy Bishop de Toronto	12
Port de Toronto	12
Marina de l'avant-port	12
Biens et actifs immobiliers	12
PRATIQUES ENVIRONNEMENTALES, SOCIALES ET DE GOUVERNANCE	13
Stratégie environnementale, sociale et de gouvernance	13
Faits saillants concernant les pratiques ESG en 2023	14
COMMUNAUTÉ	15
Investissement communautaire	15
Mobilisation communautaire	16
PERFORMANCE	17
Aéroport Billy Bishop de Toronto	17
Port de Toronto	19
Marina de l'avant-port	21
Rendement économique	21
Rapport de gestion	22
États financiers	31

RECONNAISSANCE DU TERRITOIRE

Reconnaissance du territoire

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. Aujourd’hui, de nombreux Autochtones vivent encore à Toronto, et PortsToronto est heureuse d’avoir la chance d’exercer ses activités sur leur territoire.





MESSAGE DE SANDRA PUPATELLO, PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport annuel 2023 de PortsToronto. C'est avec fierté que je rédige ce message en tant que nouvelle présidente du conseil d'administration : je viens en effet de succéder à Amanda Walton, qui a quitté le Conseil après neuf années de services distingués.

Je suis reconnaissante de cette organisation comme une composante essentielle du réseau de transport local, régional et national. J'ai confiance que je peux mettre l'accent sur l'investissement, l'innovation et le partenariat communautaire dans ma direction du conseil d'administration. J'espère que mon expérience en tant que ministre du Développement économique et du Commerce de l'Ontario sera un avantage pour moi.

En tant que ministre du Développement économique et du Commerce, j'ai eu le privilège de travailler avec des entreprises du Canada et d'ailleurs afin de contribuer au développement de l'économie de la région et de favoriser l'investissement dans des initiatives susceptibles de créer des emplois, des revenus et de nouvelles opportunités pour la province et le pays.

C'est sur cette voie de la croissance, du progrès et de l'innovation que j'ai l'intention d'accompagner et de guider PortsToronto afin de faire en sorte que ses activités – notamment celles de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, du Port de Toronto et de la Marina de l'avant-port – continuent de stimuler l'économie et d'encourager l'investissement dans l'infrastructure, la collectivité et le développement durable.

PortsToronto détermine les facteurs essentiels de la croissance future.

À cet égard, une étape importante a été franchie en 2023 avec la mise en place d'une initiative visant à définir la vision et les valeurs de l'organisation. Les membres du conseil d'administration, de la haute direction et du personnel de tous les services de l'entreprise ont participé à cette initiative. S'étant mise d'accord sur une vision du « *transport réinventé* », notre équipe a énoncé les valeurs qui guideront et motiveront notre comportement individuel et celui de notre entreprise dans son ensemble. Ces valeurs font de PortsToronto une organisation qui fait passer *l'humain avant tout*, assure la *durabilité* de ses activités, mise sur la *collaboration*, agit avec *intégrité* et accorde énormément d'importance à *la sûreté* et *la sécurité*.

En 2023, PortsToronto a également entrepris d'établir un plan stratégique complet afin de nous fournir une orientation claire et de définir la voie à suivre pour garantir le respect de nos priorités et objectifs opérationnels. Ces objectifs et priorités, qui sont liés, favoriseront le développement de nos activités, notre collaboration avec les membres de notre communauté et d'autres intervenants, et l'amélioration et l'optimisation continues de notre fonctionnement.

Cela fait plus d'un siècle que PortsToronto est présente dans le secteur riverain torontois, où elle possède et exploite diverses unités opérationnelles telles que le port, situé à l'est du havre, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, à l'ouest, et plusieurs autres propriétés entre les deux. C'est en se diversifiant que PortsToronto est devenue une organisation hors du commun, s'est distinguée de ses homologues des industries aéronautique et navale.

Et il se trouve qu'en accueillant les passagers qui transitent par l'Aéroport Billy Bishop de Toronto 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, de sel ou de granulats, PortsToronto joue un rôle de moteur important et peut contribuer à soutenir et dynamiser de la ville de Toronto et la région environnante.

Je tiens 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 2023. Je remercie également nos intervenants et nos partenaires communautaires et gouvernementaux, notamment Transports Canada et la Ville de Toronto.

Je suis fière de présider un conseil composé de membres talentueux, et c'est pour moi un privilège que d'agir avec l'équipe de PortsToronto de façon à ce que nous soutenons et servons la ville de Toronto, et de l'aider à jouer son rôle à l'échelle provinciale et nationale.

Sandra Pupatello
Présidente
PortsToronto





MESSAGE DE RJ STEENSTRA, PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport annuel de PortsToronto, une réflexion sur les étapes et réalisations importantes qui ont marqué l'année 2023 pour notre organisation. Vous trouverez dans les pages qui suivent des détails sur la performance opérationnelle enregistrée par PortsToronto en 2023, des données financières vérifiées, et une vue d'ensemble des principaux domaines dans lesquels nous avons enregistré des progrès et une croissance 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.

En 2023, PortsToronto s'est engagée dans un processus de planification stratégique qui façonnera l'avenir de notre organisation et déterminera le rôle que nous jouerons au sein de l'écosystème du transport à Toronto. Notre vision du *transport réinventé* implique un changement transformationnel reflétant la volonté de PortsToronto de prendre en main l'avenir du transport et de proposer des solutions pour accroître la connectivité, les possibilités économiques et la qualité de vie à Toronto.

Je suis extrêmement fier du résultat de cette initiative, et je tiens à remercier les membres de notre conseil d'administration, de notre haute direction et de notre personnel pour leurs contributions – modestes ou exceptionnelles – durant cette période où nous nous sommes efforcés de nous tourner vers l'avenir et de définir notre vision des objectifs de notre organisation.

Ce processus de planification stratégique s'est notamment articulé autour d'indicateurs et jalons opérationnels, et a été influencé par la performance de 2023. Maintenant que l'année est terminée et que la procédure de vérification est close, nous sommes ravis de pouvoir annoncer que 2023 fut une année fructueuse à tous points de vue. PortsToronto a déclaré des produits d'exploitation de 76,4 millions de dollars pour 2023, un montant en hausse par rapport à celui de l'année 2022, pour laquelle elle avait déclaré 65,4 millions de dollars, soit 11 millions de moins. Par ailleurs, PortsToronto a tiré de ses activités d'exploitation un bénéfice net de 37,2 millions de dollars en 2023, contre 30,4 millions de dollars en 2022 – ce qui représente une hausse de 22,4 % d'une année sur l'autre.

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a connu en 2023 une excellente année, au cours de laquelle il a engrangé un bénéfice d'exploitation de 30 millions de dollars, contre 24 millions en 2022 et 22,1 millions en 2019. Il a accueilli au total pas moins de 2 millions de passagers, soit 17,6 % de plus qu'en 2022 (1,7 million cette année-là).

Le Port de Toronto a lui aussi connu une année fructueuse ses activités ont permis de dégager un bénéfice d'exploitation de toutes provenances d'environ 4 millions de dollars en 2023, contre 6,2 millions de dollars en 2022. Cette baisse s'explique principalement par la baisse des revenus locatifs du port et en partie par la diminution des importations d'acier par rapport à 2022. Elle est également due à la courte grève qui a perturbé le transport de marchandises en 2023.

Parlons maintenant d'embarcations de plus petite taille : à la Marina de l'avant-port, les résultats sont restés positifs et encourageants l'année dernière. La Marina a enregistré en 2023 un bénéfice d'exploitation de 3,1 millions de dollars, pour des recettes de 6,7 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 7,4 millions de dollars en 2023, contre 4 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 2023 par rapport à 2022 du fait de la hausse des taux d’intérêt.

Il importe de souligner que la réussite financière de PortsToronto permet à notre organisation de réinvestir dans la communauté et la ville au sein desquelles nous exerçons nos activités. Ainsi, toutes nos unités opérationnelles ayant généré d’importants revenus, nous avons versé des sommes substantielles aux divers ordres de gouvernement, notamment 1,2 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 7,0 millions de dollars pour l’exercice 2022 et 6,6 millions de dollars pour l’exercice 2023, des sommes représentant respectivement 9,2 et 10,1 % des produits d’exploitation de PortsToronto ces années-là.

Nos bons résultats financiers nous permettent d’investir dans notre communauté et dans la protection de l’environnement. Nous soutenons par exemple, dans le secteur riverain et ailleurs, des organismes à but lucratif ou non lucratif comme le Waterfront Neighbourhood Centre, le Toronto Waterfront Festival, The Bentway et la banque alimentaire Daily Bread. Déterminés à en faire encore plus pour la planète et la société, nous avons formalisé notre stratégie environnementale, sociale et de gouvernance (ESG) en 2023, et avons ainsi pu établir une feuille de route qui devrait nous permettre de servir les intérêts de nos partenaires en tenant compte de leurs priorités. Cette année, nous publierons d’ailleurs à l’appui un rapport ESG complet et restructuré, préparé dans le respect de cadres normalisés utilisés à l’échelle internationale pour la présentation des résultats ESG.

Au cours de l’année à venir, PortsToronto poursuivra sa collaboration avec sa communauté, ses partenaires et d’autres intervenants afin de soutenir notre économie et de servir la collectivité dans un cadre de développement durable. PortsToronto a défini un certain nombre de priorités clés qui contribueront à la concrétisation de notre vision du « transport réinventé ». Il s’agira, entre autres, d’assurer à l’Aéroport Billy Bishop de Toronto un avenir solide en veillant au

renouvellement de l’entente tripartite qui régit le fonctionnement et la poursuite des activités de l’aéroport; de commencer à travailler sur le projet de mise en place d’aires de sécurité d’extrémité de piste (RESA) à l’aéroport; de mettre à jour le Plan directeur de l’aéroport; de finaliser le plan d’utilisation des terrains portuaires; de continuer les travaux de réparation et de restauration de certaines infrastructures importantes comme les quais massifs appartenant à l’organisation et le pont du chenal maritime; ou encore de poursuivre notre démarche de développement durable, une démarche capitale dans le cadre de laquelle nous avons introduit des innovations majeures (transformation du Marilyn Bell en traversier entièrement électrique, programme de piégeage des déchets, etc.) et déployons des efforts visant à rendre l’Aéroport Billy Bishop plus propre, plus écologique et plus silencieux. Nous sommes également impatients de célébrer le 85e anniversaire de l’Aéroport Billy Bishop de Toronto en 2024, soulignant ainsi la longue et riche histoire de cet aéroport dans le secteur riverain de Toronto.

Pour terminer, je tiens à remercier les employés de PortsToronto, qui 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 : grâce à lui, elle est aujourd'hui bien partie pour continuer d'apporter une contribution positive à la ville de Toronto.

J'en profite pour souhaiter la bienvenue à la nouvelle présidente du Conseil, M^{me} Sandra Papatello, qui prend la barre à une période où notre organisation se renouvelle, s'ouvre à diverses possibilités et continue de servir notre ville et de collaborer avec nos partenaires à l'élargissement des perspectives de développement économique dans la région de Toronto et au-delà. M^{me} Papatello succède à Amanda Walton, qui avait d'abord été nommée membre du conseil d'administration en septembre 2015 par la Ville de Toronto, et avait accédé à la présidence de ce Conseil en avril

2021. Conformément aux dispositions de la Loi maritime du Canada, le mandat de M^{me} Walton a pris fin en avril 2024. M^{me} Walton et les autres membres du conseil d'administration ont indiqué la voie à suivre dans le cadre de nombreux projets d'aménagement en infrastructure, projets communautaires et projets de développement durable particulièrement importants.

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.

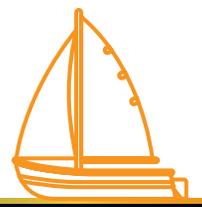
Nous avons bien des raisons d'envisager l'année à venir avec enthousiasme, et je me réjouis à l'idée de poursuivre avec PortsToronto sur la voie de la réalisation de notre vision du *transport réinventé*.

RJ Steenstra
Président et chef de la direction
PortsToronto





GOUVERNANCE



GOUVERNANCE

Dans le cadre d'une stratégie élaborée par le gouvernement fédéral pour moderniser la gestion des ports, l'Administration portuaire de Toronto – aujourd'hui connue sous le nom de PortsToronto – a succédé aux Commissaires du havre de Toronto. Créée en 1999, elle est chargée d'assurer l'exploitation du port, de la marina, de l'aéroport et d'un certain nombre de biens immobiliers relevant de sa responsabilité.

PortsToronto est une société d'État établie en vertu de la Loi maritime du Canada et 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.

PortsToronto doit rendre des comptes au gouvernement fédéral par l'entremise de Transports Canada, et est guidée par un conseil d'administration dont les membres sont nommés par tous les ordres de gouvernement – fédéral, provincial et municipal. Le ministre fédéral des Transports nomme six des membres du Conseil de PortsToronto, et la Ville

de Toronto ainsi que la Province de Toronto entretiennent une relation de gouvernance directe avec notre organisation, par l'entremise de leurs représentants respectifs membres de notre conseil d'administration. Le Conseil de PortsToronto, qui a tenu 12 réunions en 2023, est composé d'administrateurs comptant plusieurs décennies d'expérience en tant que cadres supérieurs dans divers secteurs d'activité. Ils apportent leur expertise dans des domaines comme le transport, la logistique, les politiques publiques, la gestion d'un portefeuille de placements, le droit des affaires, les communications, les relations communautaires, etc.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le ministre fédéral des Transports nomme six 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.

BOARD OF DIRECTORS



Robin Pilkey
représentante de la
Ville de Toronto
(depuis avril 2024)

Amanda Walton
représentante de la Ville
de Toronto et présidente du
conseil d'administration
(a quitté le Conseil
en mars 2024)

Darin E. Deschamps
représentant
du gouvernement
fédéral

Hellen Siwanowicz
représentante
du gouvernement
fédéral

Sandra Pupatello
représentante du
gouvernement fédéral
(présidente du Conseil
depuis avril 2024)

Thomas Ruth
représentant
du gouvernement
fédéral

Jane McKenna
représentante de
la province

HAUTE DIRECTION



RJ Steenstra
président et chef de
la direction

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

Will Ramjass,
vice-président
principal et avocat
général

Warren Askew,
vice-président,
Aéroport

Deborah Wilson,
vice-présidente,
Communications
et Relations
publiques

Bojan Drakul,
vice-président,
Infrastructure,
Planification et
Environnement

Sylvain Thériault,
chef du service
d'incendie de
l'entreprise

Kelly McDonald,
directrice principale,
Ressources humaines



PORTSTORONTO

Cela fait plus de 100 ans que PortsToronto joue un rôle essentiel en contribuant au développement du secteur riverain et au dynamisme de la ville de Toronto. En tant qu'actrice du développement de la ville, innovatrice, créatrice de liens, protectrice, collaboratrice et locomotive de l'économie, PortsToronto a apporté une réelle valeur ajoutée dans le secteur riverain.

Relever les défis et saisir les opportunités propres au secteur riverain torontois reste notre ligne directrice dans le cadre de l'exploitation de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, du Port de Toronto, de la Marina de l'avant-port (MAP) et des biens et actifs immobiliers que nous possédons dans ce secteur. Formalisée en 2023 sous l'énoncé de vision « **Le transport réinventé** », notre déclaration d'intention reflète l'engagement à multiples facettes pris à l'égard des collectivités au sein desquelles nous vivons et travaillons.

Notre vision implique un changement transformationnel marquant notre volonté d'influer positivement sur l'économie, de protéger l'environnement et de contribuer au maintien d'une grande qualité de vie dans notre région.

NOTRE VISION

Le transport réinventé.

NOS VALEURS

- L'humain avant tout
- La collaboration
- La durabilité
- La sûreté et la sécurité
- L'intégrité



PORTS TORONTO

NOTRE OBJECTIF

Proposer des solutions audacieuses pour accroître la connectivité, les possibilités économiques et la qualité de vie.

Si nous parlons de **solutions audacieuses**, c'est pour montrer que PortsToronto est déterminée à aller au-delà des approches conventionnelles et à prouver sa volonté d'innover et de s'attaquer directement aux défis complexes.

Si nous mettons l'accent sur la **connectivité**, c'est pour souligner que nous permettons l'établissement de liens essentiels entre la plus grande ville du Canada, son secteur riverain et le vaste réseau de transport au sein duquel PortsToronto a toujours joué un rôle majeur.

Si nous évoquons les **possibilités économiques**, c'est parce que PortsToronto a à cœur de favoriser la prospérité à l'échelle locale, régionale et nationale.

Enfin, nous faisons référence à la **qualité de vie**, car cette notion renvoie à notre approche globale à l'égard de l'impact des activités de PortsToronto sur la ville.



NOS ACTIVITÉS

AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

Présent depuis 85 ans dans le secteur riverain torontois, l'Aéroport Billy Bishop est un important portail ouvert sur le monde et un moteur essentiel de l'économie de Toronto. Il génère en effet plus de 2,1 milliards de dollars de production économique et contribue au maintien de 4 450 emplois, dont 2 080 sont directement associés à ses activités. Il offre aux voyageurs d'affaires et d'agrément un accès direct au cœur du centre-ville, à seulement quelques pas du quartier financier et de diverses attractions urbaines, et il est accessible à pied, à vélo et par les transports publics.

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto facilite également l'accès de la population ontarienne aux soins de santé, car il sert de base à des services d'évacuation médicale travaillant avec les hôpitaux de la région. Il accueille aussi deux concessionnaires de services aéronautiques (FlyGTA et Heli Tours) et une communauté de l'aviation personnelle et générale comprenant environ 50 avions de tourisme et deux écoles de pilotage.

PORT DE TORONTO

Moteur de l'économie stimulant l'investissement, le tourisme et le commerce, mais aussi élément clé de l'infrastructure au cœur de l'écosystème du transport de la région du Grand Toronto (RGT), le Port de Toronto génère plus de 460 millions de dollars d'activité économique en Ontario et assure une desserte maritime durable au cœur de la plus grande ville du Canada.

Plus de deux millions de tonnes de cargaisons transitent chaque année par le Port de Toronto, qui voit ainsi arriver du sucre pour notre café, du sel pour nos routes, et des matières premières telles que du ciment, du granulats et de l'acier pour la prospère industrie torontoise de la construction.

Le Port de Toronto est également un point d'entrée pour les navires de croisière et un centre d'activité pour l'industrie de la production cinématographique et télévisuelle, et se fonde parfaitement dans le remarquable secteur riverain de Toronto.

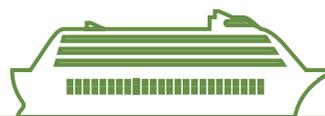
MARINA DE L'AVANT-PORT

Située juste à l'extérieur du havre de Toronto et à quelques pas de la réserve naturelle du parc Tommy Thompson, la MAP est l'endroit idéal pour se déconnecter momentanément de la vie urbaine sans trop s'éloigner du très animé centre-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.

BIENS ET ACTIFS IMMOBILIERS

Nos 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.





PRATIQUES ENVIRONNEMENTALES, SOCIALES ET DE GOUVERNANCE

Cela fait plus d'un siècle que PortsToronto contribue au développement de Toronto et assure l'intendance du secteur riverain de la ville. Nos unités opérationnelles (MAP, Aéroport Billy Bishop de Toronto, etc.) exercent leurs activités dans ce secteur riverain, sur les rives du lac Ontario. Compte tenu de notre mandat – assurer la sécurité de la navigation – et de notre profond attachement pour le milieu aquatique du havre de Toronto, cela fait longtemps que la durabilité écologique est au cœur de nos préoccupations. Notre volonté de protéger et restaurer les habitats naturels, d'utiliser les ressources de manière responsable et de faire en sorte que les gens puissent profiter du secteur riverain torontois durablement et en toute sécurité est un aspect essentiel de notre fonctionnement.

STRATÉGIE ENVIRONNEMENTALE, SOCIALE ET DE GOUVERNANCE

La Commission du havre de Toronto – à laquelle PortsToronto a succédé – a été créée en 1911 pour relever les défis et saisir les opportunités propres au secteur riverain. Elle a contribué à faire de Toronto la ville que l'on connaît aujourd'hui. C'est sur cette solide tradition que nous nous appuyons constamment pour concrétiser notre vision du « transport réinventé » et proposer des solutions audacieuses susceptibles de contribuer à accroître la connectivité, les possibilités économiques et la qualité de vie. Déterminés à en faire encore plus pour la planète et la société, nous avons formalisé notre stratégie environnementale, sociale et de gouvernance (ESG) en 2023, et avons ainsi pu établir une feuille de route qui devrait nous permettre de servir les intérêts de nos partenaires en tenant compte de leurs priorités. Notre démarche de création de valeur s'articule autour de six « capitaux » :

PortsToronto reste fidèle à son engagement en matière de gestion de l'environnement. Elle veille notamment à bien agir envers ses partenaires comme envers ses employés. Cette année, elle a entrepris de travailler à la mise en place d'un plan d'équité salariale et d'une stratégie d'équité, de diversité et d'inclusion. S'agissant de la gouvernance, le registre des risques de l'entreprise a été mis à jour de façon à ce que les efforts de gestion des risques conservent toute leur pertinence. Ce registre recense notamment les risques ESG, et les plans de gestion connexes seront renforcés tout au long de l'année 2024.

L'année 2023 a été déterminante pour l'évolution des efforts ESG : de nouvelles pratiques ont été adoptées et de nombreuses autres ont été formalisées. En 2024, PortsToronto continuera de s'appuyer sur son expérience en matière de responsabilité environnementale et sociale à cet égard, et communiquera régulièrement relativement à ses avancées sur les sujets jugés particulièrement importants. Le rapport ESG 2023 décrira de façon plus détaillée les initiatives mises en œuvre au cours de la période visée par le présent rapport.



ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS DESSERVANT L'AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

2,100 tonnes de CO₂

Selon les estimations, c'est la quantité d'émissions atmosphériques qui devraient être évitées chaque année une fois les six nouveaux bus-navettes électriques mis en service – ce qui ne saurait tarder.

530 tonnes

La transformation du Marilyn Bell en traversier électrique a permis de réduire d'environ 530 tonnes les émissions annuelles directes de l'aéroport.

41 %

C'est la proportion de passagers qui choisissent de quitter l'aéroport à pied, à vélo, à bord de la navette ou en transport en commun.

500 000

Chaque année, 500 000 passagers empruntent la navette gratuite de l'aéroport pour rejoindre ou quitter ce dernier.

235,7 kg

de débris d'origine anthropique ont été récupérés

66 906

minuscules débris ont été retirés du havre de Toronto en 2023

1,18 million

d'ampoules étaient remplacées par des DEL

ÉNERGIE ET ÉMISSIONS

Depuis qu'elle a rejoint la communauté des clients de Bullfrog Power en 2010, PortsToronto a évité l'émission de 31 233 tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (t d'éq. CO₂). À titre de comparaison, c'est comme si...

6 965

voitures étaient retirées de la circulation pendant un an

15 167

de forêts poussaient pendant un an

PROGRAMME DE PIÉGEAGE DES DÉCHETS

FAITS SAILLANTS CONCERNANT LES PRATIQUES ESG EN 2023

ÉNERGIE ET ÉMISSIONS

Depuis 2010, année où nous avons commencé à travailler avec Bullfrog Power, l'amélioration de notre efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables nous ont aidés à neutraliser nos émissions de portée 2, calculées selon la méthode fondée sur l'emplacement. Dans le cadre de notre entente, Bullfrog Power injecte dans le réseau, en notre nom, une quantité d'énergie propre correspondant à notre consommation d'électricité et provenant d'installations hydroélectriques à faible impact et d'installations éoliennes certifiées ÉcoLogo. Cela couvre nos besoins liés à l'ensemble des activités et installations de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, du Port de Toronto, de la MAP et du bâtiment du Service des travaux et des services environnementaux de PortsToronto. Nous obtenons également des certificats verts pour certains de nos locataires.

ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS DESSERVANT L'AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

Nous nous efforçons de rendre l'Aéroport Billy Bishop de Toronto aussi accessible, pratique et durable que possible.

Étant donné que cet aéroport se trouve au cœur de Toronto, 41 % des passagers s'y rendent et le quittent à pied, à vélo, à bord de la navette ou en transport en commun.

La diminution connexe de la circulation de véhicules aux abords de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a permis de réduire la superficie au sol des zones dédiées à l'accès des véhicules, notamment sur le site voisin de Bathurst Quay/des silos de Canada Maltage – site qui se transforme depuis en un espace communautaire dynamique abritant un parc tout proche de l'aéroport.

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a fait en sorte **d'électrifier les transports qui le desservent** : le Marilyn Bell est devenu un traversier zéro émission, le tunnel piétonnier est alimenté à l'énergie renouvelable, et six autobus électriques Vicinity Lightning seront mis en service en 2024 pour remplacer les bus-navettes à moteur diesel qui transportent les passagers entre l'aéroport et la gare Union – l'idée étant d'« écologiser » tous les modes d'accès à l'aéroport relevant de notre responsabilité.

PROGRAMME DE PIÉGEAGE DES DÉCHETS

Depuis 2019, PortsToronto et la Trash Team de l'Université de Toronto dirigent le programme de piégeage des déchets, qui fait appel à des technologies spécialisées et mise sur la recherche centrée sur les solutions afin de lutter contre le problème des débris flottants dans le havre de Toronto. En 2023, deux drones aquatiques WasteShark (des pièges novateurs qui n'avaient pas encore été utilisés au Canada) sont venus rejoindre notre flotte de dispositifs de piégeage des déchets. Au cours de cette année, en appliquant la méthodologie habituelle, l'équipe de recherche a commencé à observer des signes annonciateurs d'une diminution de la quantité de microplastiques piégés par les Seabins de PortsToronto, ce qui donne à penser que les efforts supplémentaires d'éducation et de sensibilisation à l'importance de la réduction des déchets portent leurs fruits.





COMMUNAUTÉ

La solidité de nos relations avec nos partenaires est un facteur clé de notre succès. Nous sommes convaincus que nos investissements dans la mobilisation, la collaboration et le bien-être communautaire profitent à nos partenaires et contribuent à l'élargissement de notre bassin de clientèle et de talents. Nous nous montrons proactifs dans le traitement des questions sociales et environnementales, soutenons les organisations scolaires et les organismes sans but lucratif, et collaborons avec des entreprises et intervenants du secteur riverain afin d'offrir une expérience client exceptionnelle et de fédérer notre communauté.

INVESTISSEMENT COMMUNAUTAIRE

Nous aspirons à instaurer une tradition de générosité conforme à notre engagement visant à favoriser le développement de collectivités fortes, saines et viables le long du secteur riverain de Toronto. Pour mener à bien cette mission, nous soutenons essentiellement les activités sportives, récréatives, artistiques, culturelles et éducatives, de manière à aider les jeunes et les familles et à appuyer la création d'un environnement sain. Depuis 2009, PortsToronto a investi plus de 28 millions de dollars depuis 2009 dans des initiatives caritatives et des programmes environnementaux qui profitent aux parties prenantes du secteur riverain de Toronto et au-delà. Voici la liste des initiatives et organisations communautaires ayant bénéficié de financements et du soutien de PortsToronto en 2023 :

- Vols d'espoir – Compétition de traction d'avion Haul for Hope
- Toronto Waterfront Festival
- Waterfront Neighbourhood Centre – Studio multimédia Room 13 et jardin de réunion de la communauté
- Aloha Toronto
- Sugar Shack
- Nuit Blanche Toronto
- The Fabric of Our Being – Nadine Williams Pen Foundation
- The Bentway Conservancy – Saison d'hiver
- Broad Reach Foundation
- Swim Drink Fish – Gala Artists for Water et Swim Guide
- Trash Team de l'Université de Toronto – Programme de piégeage des déchets
- Programme CP24 CHUM Christmas Wish
- Banque alimentaire Daily Bread
- Campagne Socks for the Streets d'Indie88
- Réseau des professionnels noirs de l'aviation – Gala Stargaze
- Ontario Aerospace Council
- #NotInMyCity
- Fonds Concord Adex Survivors

\$28 million

PortsToronto a investi plus de 28 millions de dollars depuis 2009 dans des initiatives caritatives et des programmes environnementaux qui profitent aux parties prenantes du secteur riverain de Toronto et au-delà.





Portes ouvertes

MOBILISATION COMMUNAUTAIRE

PortsToronto est très fière de faire partie de la communauté riveraine de Toronto, et est déterminée à agir en bonne voisine en collaborant avec les personnes qui vivent, travaillent et interviennent dans la région. Ainsi, nous établissons et entretenons avec nos voisins et autres interlocuteurs des relations positives et solides basées sur le dialogue ouvert, la transparence et la participation du public.

En plus de fournir continuellement de l'information à jour dans des avis au public, des courriels et des médias sociaux, nous avons mis sur pied un certain nombre d'initiatives formelles de mobilisation communautaire, dont voici un aperçu :

COMITÉ DE LIAISON COMMUNAUTAIRE (CLC)

Nous organisons des réunions trimestrielles avec des résidents et intervenants communautaires afin de mieux comprendre les besoins de nos voisins et d'être en mesure d'y répondre.

SOUS-COMITÉ DE GESTION DU BRUIT

Fin 2017, un Sous-comité de gestion du bruit, relevant du CLC, a été mis sur pied afin d'approfondir les recherches sur l'impact sonore des opérations aéroportuaires, mais aussi pour mieux comprendre et mieux gérer cet impact. Des représentants de la communauté, de la Ville de Toronto et de PortsToronto siègent à ce sous-comité, qui s'est réuni à deux reprises en 2023.

RÉUNIONS AVEC LES INTERVENANTS DU SECTEUR RIVERAIN

Ces réunions nous permettent d'engager le dialogue avec les institutions, entreprises et résidents que nous avons pour voisins dans le secteur riverain, notamment avec la Bathurst Quay Neighbourhood Association, la York Quay Neighbourhood Association, le Harbourfront Community Centre, le Conseil scolaire du district de Toronto, The Waterfront BIA et des prestataires de services de la Ville de Toronto comme le Service des parcs, forêts et loisirs et la TTC (Toronto Transit Commission).

PORTES OUVERTES 2023 À L'AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

Chaque année au mois de mai, Portes ouvertes Toronto invite le public à explorer gratuitement les édifices et sites torontois les plus appréciés, lui permettant ainsi d'accéder exceptionnellement à des bâtiments qui ne lui sont habituellement pas ouverts, et de découvrir un certain nombre de sites sans avoir à acquitter les droits d'entrée habituels.

Dans le cadre de l'édition 2023 de cet événement organisé dans toute la ville, nous avons accueilli 15 000 personnes à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Nos visiteurs ont eu l'opportunité unique d'explorer les bâtiments et installations de l'aéroport, de découvrir ce qui se passe en coulisses, et d'en apprendre davantage sur notre riche passé ainsi que sur le rôle important que joue YTZ dans l'établissement de liens et l'ouverture – au cœur de la plus grande ville du Canada – d'une porte d'entrée favorisant les échanges touristiques et commerciaux.

De nombreuses activités ont été organisées pour l'occasion : petits et grands enfants ont pu explorer des véhicules de sécurité ultramodernes, visiter l'*Iron Guppy* (le remorqueur de PortsToronto), admirer des expositions et des démonstrations proposées par les partenaires et locataires de l'aéroport, assister à des prestations musicales d'artistes émergents, faire une promenade à bord de notre traversier électrique, ou encore découvrir des expositions sur l'histoire.



PERFORMANCE

PortsToronto joue un rôle clé en assurant la connectivité dont Toronto a besoin en tant que ville d'envergure mondiale, en facilitant la circulation des personnes et des idées, en stimulant l'innovation et la croissance économique, et en contribuant à faire de notre métropole l'une des villes les plus appréciées au monde. Notre croissance et notre performance sont directement liées à celles de l'économie locale et des collectivités au sein desquelles nous exerçons nos activités. Notre gestion efficace de nos activités nous permet de réinvestir dans nos collectivités, et notamment dans les infrastructures et les services qui contribuent à leur prospérité.

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 de Toronto, de la MAP, de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto 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 2023.

AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

Porte d'entrée facilitant les échanges touristiques et commerciaux, attirant les talents, générant des emplois et facilitant l'accès aux soins de santé, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est un véritable moteur de l'économie de la ville de Toronto et de la province de l'Ontario. Situé à seulement trois kilomètres du principal pôle canadien d'innovation dans les domaines des affaires, de la finance, de la technologie et des soins de santé, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto relie la ville et la province aux marchés nord-américains – un avantage concurrentiel dont peu de villes peuvent se prévaloir.

Passagers

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a connu en 2023 une excellente année, puisqu'il a accueilli au total plus de 2 millions de passagers, soit 17,6 % de plus qu'en 2022. Le trafic de passagers a atteint en 2023 son plus haut niveau depuis 2019.

Reconnaissance internationale

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a une fois de plus été désigné comme l'un des meilleurs aéroports du monde à l'occasion de la remise des World Airport Awards 2023 de Skytrax. Ces prix attribués en fonction du vote de près de 14 millions de voyageurs du monde entier sont une véritable référence internationale en matière d'excellence aéroportuaire. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a terminé huitième au classement des meilleurs aéroports du monde

(dans la catégorie des aéroports de moins de cinq millions de passagers), et neuvième au classement des meilleurs aéroports régionaux d'Amérique du Nord. Cela porte à huit le nombre d'années où l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a fait partie des lauréats des prestigieux prix Skytrax. Par ailleurs, dans le cadre de la conférence Airports Going Green de 2023, l'Aéroport s'est vu décerner une mention honorable pour son projet d'électrification des transports le desservant, projet qui représente une contribution exceptionnelle aux efforts d'amélioration de la durabilité déployés par le secteur de l'aviation.

Prédédouanement

En 2023, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a annoncé qu'il serait équipé d'une installation opérationnelle du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (USCBP) à compter de 2025. Cette nouvelle installation fera appel à des technologies de dernière génération destinées à accroître l'efficacité du processus que doivent suivre les voyageurs, et ouvrira l'accès à de nouveaux marchés aux États-Unis. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est un lieu d'interconnexion pratique et précieux entre le centre-ville de Toronto et les marchés régionaux et centraux des États-Unis. L'établissement d'un système de prédédouanement encouragera les échanges bilatéraux, rendra plus pratiques les déplacements des voyageurs d'affaires et d'agrément, et renforcera la sécurité nationale.

RECONNAISSANCE INTERNATIONALE



2025

Date prévue de la mise en service de l'installation de prédédouanement pour les États-Unis.

AÉROPORT
DE TORONTO
BILLY
BISHOP

85



2 million

Nombre total de passagers accueillis en 2023, soit 17,6 % de plus qu'en 2022.



2,1 milliards de \$

Production économique générée par l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.



4 450

Emplois soutenus, dont 2 080 directement associés aux activités de l'aéroport.



85 %

Part de la population torontoise estimant qu'il est intéressant de disposer d'un aéroport au



82 %

Part de la population torontoise se disant convaincue que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto fait une bonne utilisation des terres.



78 %

Part de la population torontoise reconnaissant que l'aéroport joue pour la ville un rôle central dans les domaines du commerce, des soins de santé et de la création d'emplois.

TORONTO





PERFORMANCE

PORT DE TORONTO

Le Port de Toronto est un élément clé de l'infrastructure au cœur de l'écosystème du transport de la région du Grand Toronto, car il stimule l'activité économique dans de nombreux secteurs, notamment dans les secteurs du commerce, du tourisme et de la construction. Permettant aux entreprises de bénéficier d'une desserte maritime écologique assurant un accès direct au centre de la plus grande ville du Canada, le Port de Toronto est également un point d'entrée pour les navires de croisière et un centre d'activité pour l'industrie de la production cinématographique et télévisuelle, et se fonde parfaitement dans le remarquable secteur riverain de Toronto.

Fret commercial

Le nombre de navires de charge accueillis par le Port de Toronto est resté stable en 2023, année au cours de laquelle 189 bateaux sont venus livrer au port toutes sortes de chargements en vrac, de cargaisons liées à des projets et de marchandises diverses – pour un volume total de 2 311 616 tonnes.

Un rapport indépendant intitulé *Retombées économiques du transport maritime au Port de Toronto* (publié en septembre 2023 par Martin Associates) confirme qu'en 2022, la manutention de fret maritime au Port de Toronto a généré 463,5 millions de dollars d'activité économique et 1 989 emplois en Ontario. L'étude portait exclusivement sur les retombées des activités liées au transit de marchandises par le Port de Toronto : ses résultats ne reflètent donc pas toute la diversité des activités du

Port, où sont également exploités un terminal de croisières et des terminaux maritimes.

Croisières

Port d'escale prisé des voyageurs effectuant des croisières dans la région des Grands Lacs, le Port de Toronto a enregistré en 2023 sa deuxième [année record](#) consécutive, puisqu'il a accueilli 45 navires de croisière et près de 18 000 passagers. Or, la saison des croisières 2024 s'annonce elle aussi excellente : entre mai et octobre, 36 navires de croisière devraient faire escale au port et débarquer à Toronto près de 18 000 passagers afin de leur permettre de découvrir les nombreux attraits de la ville. Dans le cadre de l'initiative Croisière des Grands Lacs, lancée par la Conférence des gouverneurs et des premiers ministres des Grands Lacs et du Saint-Laurent, il a été estimé que l'activité de l'industrie des croisières dans la région des Grands Lacs devrait générer en 2024 une valeur économique de plus de 200 millions de dollars américains pour les ports et collectivités de la région.

Cinéma

PortsToronto loue deux de ses terminaux maritimes à Cinespace. Cette dernière y a aménagé des installations de production qu'elle met à la disposition d'entreprises de l'industrie du cinéma et de la télévision – comme Netflix par exemple. Cette activité sert les intérêts de l'industrie cinématographique torontoise, un secteur qui pèse deux milliards de dollars et s'est essentiellement développé dans la zone des terrains portuaires. Le port sert également de décor pour de nombreux tournages (*Law & Order Toronto*, *Reacher*, *The Boys*, etc.).

18 000 visiteurs

En 2023, 18 000 visiteurs sont arrivés à Toronto à bord de 45 navires de croisière.



200 millions de dollars américains

Selon les estimations, les croisières sur les Grands Lacs devraient générer une valeur économique de 200 millions de dollars américains en 2024¹.



2,3 millions de tonnes

L'année dernière, la livraison par bateau de 2,3 millions de tonnes de marchandises au port a évité le passage d'environ 57 000 camions de 40 tonnes sur les routes et autoroutes congestionnées de Toronto.



673 emplois

Au total, 673 emplois découlent directement des activités du Port de Toronto liées au trafic de fret maritime et au passage de navires.



2 milliards de dollars

L'industrie cinématographique se porte bien à Toronto, où ce secteur pèse 2 milliards de dollars.



¹. Great Lakes Cruise Ship Industry Expected to Have \$200M Economic Impact in 2024, Croisière des Grands Lacs, communiqué (en anglais) du 4 mars 2024.

PORT DE TORONTO

189 navires de charge ont livré 2 311 616 tonnes de marchandises au Port de Toronto en 2023, dont :

796,644
tonnes de ciment (11 % de plus qu'en 2022)

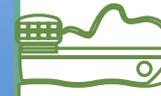


606,060
tonnes de sucre



685,661
tonnes de sel

97,016
tonnes de granulat



123,234
tonnes de produits en acier – notamment des bobines, des tuyaux et des barres d'armature.



79,1 millions de dollars

Le passage de marchandises et de navires par le port a généré un total de 79,1 millions de dollars en taxes et impôts en 2022.



463,5 millions de dollars

La manutention de fret maritime au port a généré 463,5 millions de dollars d'activité économique en 2022.



Port de Toronto



¹. Great Lakes Cruise Ship Industry Expected to Have \$200M Economic Impact in 2024, Croisière des Grands Lacs, communiqué (en anglais) du 4 mars 2024.

Marina

DE L'AVANT-PORT

PERFORMANCE

MARINA DE L'AVANT-PORT

La MAP a de nouveau enregistré des résultats positifs et cohérents en 2023. La demande de services d'hivernage est restée forte au cours de l'hiver 2023-2024, 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 il y a toujours une liste d'attente. La navigation de plaisance est restée une activité prisée à Toronto : de nombreux habitants d'immeubles résidentiels situés tout près du cœur centre-ville sont venus grossir les rangs des plaisanciers.

Les clients ont apprécié les nouveautés de la saison 2023 – notamment le Marina Café et le point de vente de pizzas – et, à l'automne, un sondage sur la satisfaction de

la clientèle a donné des résultats positifs, puisque 85 % des personnes interrogées se sont dites satisfaites ou très satisfaites de la qualité du service à la MAP.

RENDEMENT ÉCONOMIQUE

Toute organisation a à cœur d'afficher un bon rendement financier : c'est l'un des principaux indicateurs de sa réussite. En tant qu'entité indépendante et autonome, nous considérons avec sérieux notre rendement économique et réinvestissons nos profits de façon à favoriser le développement économique, l'efficacité opérationnelle, la prospérité de la collectivité, le développement des infrastructures et la durabilité environnementale.

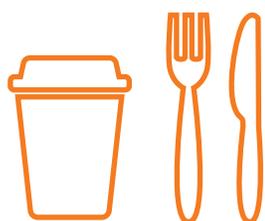
En 2023, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a continué d'enregistrer une croissance soutenue, le Port de Toronto a une fois de plus reçu la visite d'un grand nombre de navires de charge et de croisière, et la MAP n'a pas désempilé. Globalement, le rendement économique de PortsToronto est resté bon en 2023, car aux effets positifs du rétablissement progressif de l'Aéroport sont venus s'ajouter ceux du rendement constant du Port de Toronto et de la MAP. Vous trouverez aux annexes B et C un compte rendu complet de la performance économique de l'organisation.

100 %
Taux d'occupation



Nouveaux aménagements

Plus grand choix d'aliments et de boissons pour les clients



85 %

Taux de satisfaction de la clientèle selon un sondage réalisé en 2023



Classement dans la catégorie « Diamant »

Dans le cadre du programme Clean Marine de Boating Ontario





RAPPORT DE GESTION

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

RAPPORT DE GESTION 2023
(en milliers de dollars)

Le 15 avril 2024

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 fait affaire sous le nom de PortsToronto, pour les exercices terminés les 31 décembre 2023 et 2022. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les États financiers vérifiés (les « États financiers ») de 2023 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 2023, ainsi que lors de la présentation, dans ces États financiers, des données correspondantes pour l'exercice terminé le 31 décembre 2022.

Introduction

L'Administration portuaire est une entreprise publique fédérale qui a succédé aux Commissaires du havre de Toronto et poursuit leurs 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. M^{me} Sandra Papatello est la nouvelle présidente du conseil d'administration depuis le 1^{er} avril 2024. Elle succède à ce poste à Amanda Walton, dont le mandat a pris fin le 31 mars 2024 conformément aux dispositions de la *Loi maritime du Canada*. Cette dernière prévoit en effet que les administrateurs ne peuvent être en poste pendant plus de neuf années consécutives.

(En milliers de dollars)

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 ») et les Biens et autres.

L'Administration portuaire possède et exploite une installation portuaire de 52 acres au 8, avenue Unwin (l'« Installation portuaire »). Ce site abrite un bâtiment polyvalent de 126 000 pieds carrés, ainsi que le terminal maritime 51, qui a été transformé en studio de production cinématographique et télévisuelle. L'Installation portuaire abrite en outre le terminal de croisières, qui est utilisé par l'industrie des navires de croisière, sert de lieu de production cinématographique et est parfois transformé en 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 2024 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 2023, 2,312 millions de tonnes de marchandises ont transité par le Port de Toronto, ce qui représente une diminution de 1,5 % par rapport aux 2,347 millions de tonnes de 2022. Ainsi, pour la septième année consécutive, plus de 2,2 millions de tonnes de fret sont passées par le Port. En 2023, 234 navires sont passés par le port, notamment pour livrer des cargaisons de sucre, de sel, de ciment, de granulat 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 234 navires 45 bateaux de croisière, qui ont débarqué 17 802 passagers à Toronto – deux records pour le Port. Le passage de ces visiteurs a eu des retombées positives et a contribué à assurer la viabilité économique de la ville.

Au total, 123 476 tonnes de marchandises diverses – importations d'acier (123 234 tonnes) et cargaisons liées à des projets (242 tonnes) – sont arrivées au Port en 2023. Des navires sont venus y livrer de l'acier provenant du monde entier (rails, barres d'armature, tôles, bobines, etc.). Les importations d'acier ont diminué par rapport à 2022, en raison d'inquiétudes liées à la potentielle augmentation du coût de l'acier provenant de certains pays.

Le fonctionnement de la Marina a continué de donner des résultats positifs et cohérents en 2023. La demande de services d'hivernage est restée forte au cours de l'hiver 2023-2024, 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 il y a toujours une liste d'attente. 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.

(En milliers de dollars)

L'année 2023 a également été faste pour l'Aéroport, qui a accueilli au total 2,036 millions de passagers, contre 1,732 million en 2022 – ce qui représente une hausse de 17,6 %. Le trafic de passagers a atteint en 2023 son plus haut niveau depuis 2019, année où 2,774 millions de passagers étaient passés par l'Aéroport.

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 continue de jouer un rôle déterminant pour la santé économique du sud de l'Ontario.

Considérations d'ordre financier

Résultats financiers de 2023

Les résultats financiers de l'Administration portuaire sont restés très satisfaisants en 2023, car aux effets positifs du rétablissement progressif de l'Aéroport sont venus s'ajouter ceux du rendement constant du Port et de la Marina.

Globalement, le rendement financier de toutes les unités opérationnelles de l'Administration portuaire a été très bon en 2023. Cela transparait 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 des recettes provenant des frais d'améliorations aéroportuaires (avant prise en compte de certains éléments) a augmenté, passant de 30 358 \$ en 2022 à 37 156 \$ en 2023, ce qui représente une hausse de 22,4 %.

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 1,43 au 31 décembre 2023. Ce ratio est inférieur à celui qu'elle affichait au 31 décembre 2022 (1,91), ce qui s'explique par le fait que la valeur des placements à long terme était plus élevée au 31 décembre 2023 (51 275 \$) qu'au 31 décembre 2022 (34 299 \$).

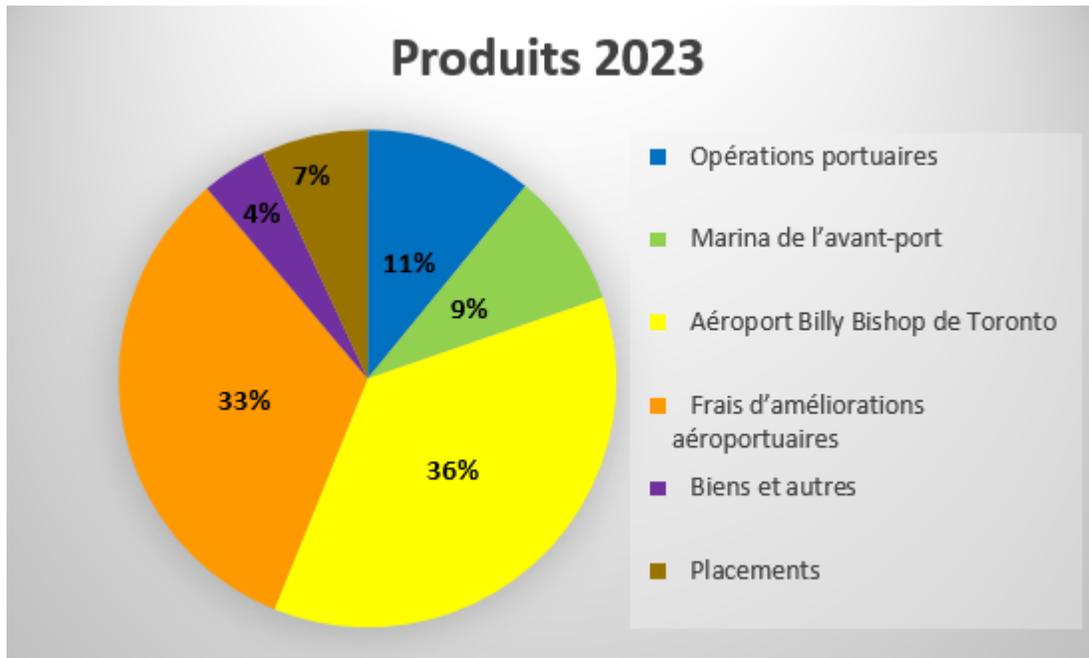
Rendement financier

Le ratio de résultat financier a légèrement diminué en 2023, puisque la marge (total du bénéfice net [ou de la perte nette] divisé par le total des produits bruts) était de 12,2 %. Ce ratio se situait à 14,7 % en 2022.

(En milliers de dollars)

Levier financier

Le ratio emprunts/capitaux propres de l'Administration portuaire a légèrement augmenté en 2023 (53,1 %, contre 52,7 % en 2022). Cela s'explique par la comptabilisation, en 2023, d'une charge à payer supplémentaire liée à une provision pour le site protégé J sur la flèche de la rue Leslie.



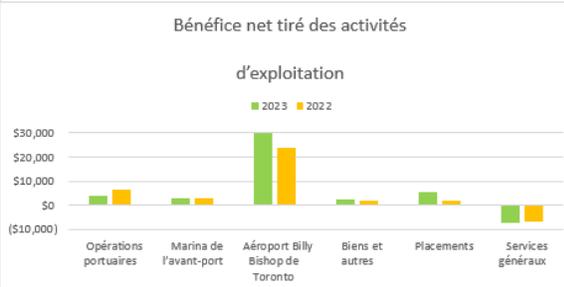
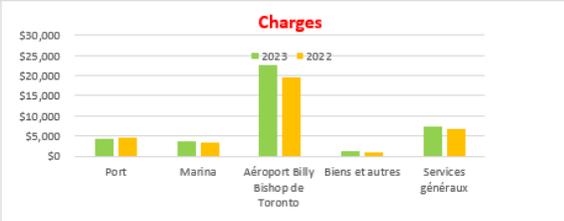
Voici quelques extraits de l'état consolidé du résultat net et de l'état consolidé de la situation financière, suivis d'un tableau présentant l'augmentation brute de la valeur des immobilisations.

(En milliers de dollars)

État consolidé du résultat net

(en milliers de dollars canadiens)

	2023	2022
Produits		
Port	\$8,344	\$10,952
Marina	\$6,707	\$6,097
Aéroport Billy Bishop de Toronto	\$52,788	\$43,500
Biens et autres	\$3,242	\$2,906
Placements	\$5,290	\$1,930
Services généraux	\$0	\$0
Total	\$76,371	\$65,385
Charges		
Port	\$4,379	\$4,703
Marina	\$3,602	\$3,284
Aéroport Billy Bishop de Toronto	\$22,739	\$19,507
Biens et autres	\$1,117	\$794
Placements	\$0	\$0
Services généraux	\$7,378	\$6,739
Total	\$39,215	\$35,027
Bénéfice net tiré des activités d'exploitation (avant prise en compte de certains éléments)		
Port	\$3,965	\$6,249
Marina	\$3,105	\$2,813
Aéroport Billy Bishop de Toronto	\$30,049	\$23,993
Biens et autres	\$2,125	\$2,112
Placements	\$5,290	\$1,930
Services généraux	(\$7,378)	(\$6,739)
Total	\$37,156	\$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. Ne sont pas non plus pris en compte le gain sur la vente de la propriété de la cale de la rue Parliament (2022), la radiation de frais d'aménagement (2022), la provision pour le site de la flèche de la rue Leslie et d'autres obligations (2022 et 2023).

(En milliers de dollars)

État consolidé de la situation financière (résumé)

(en milliers de dollars canadiens)

	2023	2022
	\$	\$
Actifs		
Actifs courants	80,781	84,054
Actifs non courants	292,977	272,800
	373,758	356,854
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants	56,655	44,002
Passifs non courants	73,006	79,145
Capitaux propres	244,097	233,707
	373,758	356,854

Augmentation brute de la valeur des immobilisations

(en milliers de dollars canadiens)

	2023	2022
	\$	\$
Opérations portuaires	3,777	1,191
Marina de l'avant-port	2,151	655
Aéroport Billy Bishop de Toronto	6,147	5,763
Biens et autres	942	1,596
Total	13,017	9,205

Initiatives environnementales, sociales et de gouvernance

Déterminée à soutenir la Ville de Toronto et la communauté riveraine de manière efficace et responsable, l'Administration portuaire a tenu compte des facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) lors de l'établissement de ses priorités stratégiques. L'année sur laquelle porte le présent rapport a été marquée par l'élaboration d'une nouvelle vision et d'un nouveau plan d'activités pour la période 2024-2028, mais aussi par l'établissement d'une première feuille de route ESG s'appliquant à des aspects essentiels tels que le contrôle, le rendement, les politiques, les processus et la production de rapports.

Afin que ses efforts ESG restent pertinents et que ses communications en la matière établissent l'ordre de priorité des mesures à prendre, l'Administration portuaire a mené en 2023 sa toute première évaluation de l'importance relative. Un certain nombre d'intervenants internes et externes ont été interrogés sur les thèmes importants, et les résultats de cette consultation ont été utilisés pour classer par ordre de priorité les efforts de développement durable. La sûreté, la sécurité, la lutte contre les changements climatiques, la mobilisation des intervenants et la gestion des risques ont fait partie des sujets jugés prioritaires, et les efforts de hiérarchisation de ces priorités se poursuivront dans les années

(En milliers de dollars)

à venir. Ces aspects sont également abordés dans diverses communications : le Rapport ESG 2023 de l'Administration portuaire, par exemple, présente en détail la performance de cette dernière conformément aux normes de la GRI (les normes les plus largement utilisées à l'échelle mondiale comme référence pour la production de rapports sur la durabilité).

Consciente des enjeux associés aux endroits où elle exerce ses activités dans le secteur riverain, l'Administration portuaire reste fidèle à son engagement en matière de gestion de l'environnement. Elle veille notamment à bien agir envers ses partenaires comme envers ses employés. Cette année, elle a entrepris de travailler à la mise en place d'un plan d'équité salariale et d'une stratégie d'équité, de diversité et d'inclusion. S'agissant de la gouvernance, le registre des risques de l'entreprise a été mis à jour de façon à ce que les efforts de gestion des risques conservent toute leur pertinence. Ce registre recense notamment les risques ESG, et les plans de gestion connexes seront renforcés tout au long de l'année 2024.

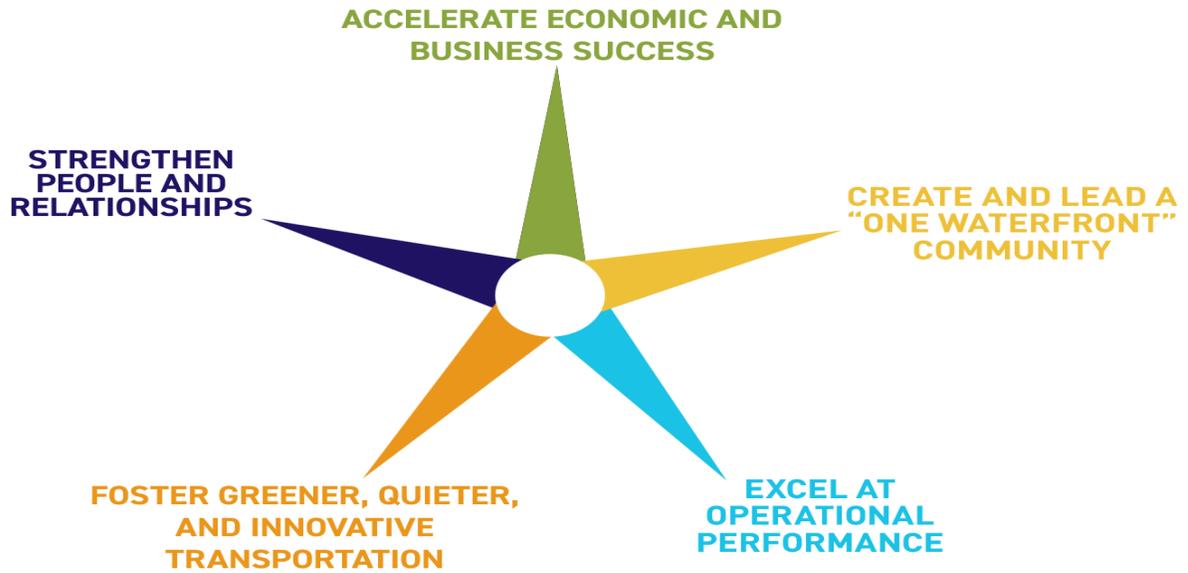
L'année 2023 a été déterminante pour l'évolution des efforts ESG : de nouvelles pratiques ont été adoptées et de nombreuses autres ont été formalisées. L'Administration portuaire continuera de s'appuyer sur son expérience en matière de responsabilité environnementale et sociale dans ces domaines, et communiquera régulièrement relativement à ses avancées sur les sujets jugés particulièrement importants. Notre rapport ESG 2023 contient de plus amples renseignements sur les initiatives mises en œuvre au cours de la période visée par le présent rapport.

Perspectives financières pour 2024 – Priorités stratégiques : 2024 à 2028

Les perspectives 2024 sont prometteuses pour l'Administration portuaire. En effet, l'Aéroport Billy Bishop connaît une croissance soutenue, 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 exploitée au maximum de sa capacité ou presque – et pourrait continuer d'attirer des clients d'autres marinas de la région. Les unités opérationnelles devraient toutes afficher de bons résultats en 2024 et offrir des rendements satisfaisants à l'organisation. Dans le cadre de sa nouvelle vision du « transport réinventé » et de son plan d'activités pour 2024, l'Administration portuaire prévoit investir dans ses cinq priorités stratégiques. 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 de nouveau une solide performance financière en 2024.

(En milliers de dollars)

PRIORITÉS STRATÉGIQUES : 2024-2028





ÉTATS FINANCIERS

États financiers consolidés de l'Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2023

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	8-46

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 2023, et l'état consolidé du résultat net et du résultat global, l'état consolidé des variations des capitaux propres et le tableau consolidé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des informations significatives sur les méthodes comptables (appelés collectivement les « états financiers »).

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration portuaire au 31 décembre 2023, 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 15 avril 2024

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

Exercice clos le 31 décembre 2023
(en milliers de dollars canadiens)

		2023	2022
	Notes	\$	\$
Produits d'exploitation			
Produits liés au port, à la Marina de l'avant-port, à l'aéroport, à l'administration de biens et autres produits	16	51 390	46 195
Frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	10	24 981	19 190
		76 371	65 385
Charges d'exploitation			
Salaires et avantages du personnel		13 662	13 438
Réparations et entretien		8 403	7 084
Honoraires professionnels et de consultation		2 297	1 168
Impôt foncier, montant net		83	76
Autres charges d'exploitation et d'administration		14 770	13 261
		39 215	35 027
Bénéfice tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :		37 156	30 358
Paiements en remplacement d'impôts	9	(1 165)	(1 076)
Amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations		(10 971)	(10 212)
Charges d'intérêts		(4 663)	(4 416)
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	(2 027)	(2 064)
Charge liée aux produits bruts – frais d'améliorations aéroportuaires	2	(1 499)	(1 151)
Profit sur le swap de taux d'intérêt – tranche inefficace	8 b)	13	419
Bénéfice net pour l'exercice avant les éléments suivants		16 844	11 858
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	(7 533)	(19 300)
Bénéfice net pour l'exercice		9 311	9 595
Variations de la juste valeur du swap de taux d'intérêt liées à la comptabilité de couverture – perte sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	(122)	(49)
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs	7	1 201	10 881
Autres éléments de bénéfice global		1 079	10 832
Bénéfice global pour l'exercice		10 390	20 427

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 2023
(en milliers de dollars canadiens)

		Excédent de l'actif sur le passif, montant net	Cumul des autres éléments du résultat global	Total des capitaux propres
	Notes	\$	\$	\$
Solde au 1^{er} janvier 2022		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 le swap de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	–	(49)	(49)
Solde au 31 décembre 2022		204 275	29 432	233 707
Bénéfice net		9 311	–	9 311
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs	7	–	1 201	1 201
Perte sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	–	(122)	(122)
Solde au 31 décembre 2023		213 586	30 511	244 097

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

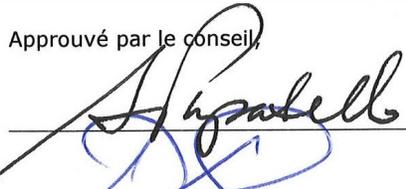
Administration portuaire de Toronto
État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre 2023
(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	2023 \$	2022 \$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		4 801	13 209
Placements à court terme		53 480	49 978
Débiteurs (montant net)	3	11 970	10 223
Juste valeur du swap de taux d'intérêt		261	370
Stocks		27	64
Montant seuil payé d'avance – dépôt au titre du tunnel	15	8 998	8 548
Charges payées d'avance		1 244	1 662
		80 781	84 054
Actifs non courants			
Placements à long terme	3	51 275	34 299
Débiteurs à long terme		773	401
Avantages du personnel futurs	7	11 686	9 537
Actifs au titre de droits d'utilisation	5	1 880	2 235
Immobilisations	6	227 363	226 328
Total des actifs		373 758	356 854
Passif			
Passifs courants			
Créditeurs et charges à payer	3	43 099	31 129
Tranche courante des emprunts bancaires	8	2 280	2 280
Tranche courante de l'obligation locative	5	388	371
Tranche courante du passif au titre de la concession du tunnel piétonnier	4 et 15	3 586	3 374
Produits comptabilisés d'avance		7 302	6 848
		56 655	44 002
Passifs non courants			
Emprunts bancaires	8	22 203	24 483
Obligation locative	5	1 715	2 087
Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier	4 et 15	47 037	50 623
Avantages du personnel futurs	7	2 051	1 952
		73 006	79 145
Total des passifs		129 661	123 147
Capitaux propres		244 097	233 707
		373 758	356 854

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 2023
 (en milliers de dollars canadiens)

	2023	2022
Notes	\$	\$
Activités d'exploitation		
Bénéfice net pour l'exercice	9 311	9 595
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)
Profit à la vente d'autres immobilisations	(24)	-
Radiation des coûts liés à la préparation d'un site	-	1 944
Amortissement d'immobilisations	6	9 838
Amortissement de l'actif au titre du droit d'utilisation	5	374
Charge au titre des avantages du personnel futurs	7	1 500
Cotisation de l'employeur aux régimes d'avantages du personnel futurs	7	(1 233)
Charges d'intérêts	4 663	4 416
Profit sur le swap de taux d'intérêt – tranche inefficace	8b)	(13)
Intérêts versés aux banques	(1 375)	(917)
Intérêts payés sur le passif au titre de la concession du tunnel piétonnier	(3 210)	(3 410)
	19 474	2 707
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie liés aux activités d'exploitation	17	10 760
	30 234	22 743
Activités d'investissement		
Acquisition de placements à court terme	(56 449)	(53 980)
Cession de placements à court terme	52 947	11 573
Acquisition de placements à long terme	(33 149)	(43 181)
Cession de placements à long terme	16 173	10 376
Acquisition d'immobilisations	(13 017)	(9 205)
Financement d'immobilisations obtenu	1 366	1 098
Produit de la vente de la rampe d'accès à l'eau de Parliament Street	18	-
Profit à la vente d'autres immobilisations	43	19 512
	(32 086)	(63 807)
Activités de financement		
Montant seuil payé d'avance – dépôt au titre du tunnel piétonnier	(450)	16 350
Montant payé au titre d'un contrat de location	(452)	(420)
Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier	(3 374)	(3 174)
Remboursements de capital sur l'emprunt bancaire	(2 280)	(2 280)
	(6 556)	10 476
Diminution de la situation de trésorerie	(8 408)	(30 588)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	13 209	43 797
Total de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	4 801	13 209
La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les éléments suivants :		
Trésorerie	4 758	5 494
Équivalents de trésorerie	43	7 715
	4 801	13 209

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

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

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

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

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

L'Administration portuaire exploite plusieurs activités, notamment :

- Les activités au port, qui se rapportent au terrain et aux installations, par l'entremise desquelles elle fournit des services de mise à quai, de manutention, de distribution et d'entreposage pour de cargaisons, des services d'envoi de conteneurs, des services aux passagers des paquebots de croisière ainsi que des installations de production cinématographique. Ces activités, appuyées par le Service des travaux publics, comprennent l'entretien des ports et l'aide à la navigation, en plus de l'application des règlements du port. Les eaux navigables de Victoria Park Avenue à Humber River sont du ressort de l'Administration portuaire de Toronto.
- La Marina de l'avant-port, une marina à service complet située au bout de Leslie Street.
- Les activités de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (l'« ABBT »), qui comprennent un tunnel piétonnier, 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 15 avril 2024.

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

Les états financiers consolidés contiennent les résultats de l'Administration portuaire pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, 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 méthodes suivantes :

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Actifs financiers

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

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

Coût amorti

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

Méthode du taux d'intérêt effectif

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

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

Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global

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

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

2. Informations significatives sur les 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 2023, 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 2023, le seul actif financier pour lequel une correction de valeur a été comptabilisée à un montant égal aux pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir est les débiteurs, par le biais d'une correction de valeur pour créances douteuses.

Évaluation des pertes de crédit attendues

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

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 cumulé qui a été comptabilisé dans les autres éléments du résultat global et accumulé en capitaux propres est comptabilisé en résultat net.

Autres passifs financiers

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

Décomptabilisation de passifs financiers

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

Instruments financiers dérivés comprenant la comptabilité de couverture

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

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

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

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

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.

Immobilisations

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

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

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

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

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

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Dépréciation d'immobilisations

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

Financement d'immobilisations par des gouvernements

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

Contrats de location

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

a) L'Administration portuaire en tant que bailleur

Les contrats de location dans lesquels l'Administration portuaire agit en tant que bailleur sont classés à titre de contrats de location-financement ou de contrats de location simple. Lorsque les clauses du contrat de location prévoient le transfert au preneur de la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété, le contrat est classé à titre de contrat de location-financement. Tous les autres contrats de location sont classés à titre de contrats de location simple. Les produits locatifs tirés des contrats de location simple sont comptabilisés selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location. Au 31 décembre 2023, l'Administration portuaire n'avait pas conclu de contrats de location simple.

2. Informations significatives sur les 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. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Avantages du personnel futurs

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

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

- i) Le coût des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite gagnés par les employés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services et selon les meilleures estimations de la direction concernant le rendement prévu des placements du régime, la progression des salaires et l'âge de départ à la retraite des employés.
- ii) La juste valeur des actifs du régime sert à calculer le taux de rendement prévu des actifs du régime.
- iii) Le taux d'actualisation utilisé pour évaluer l'obligation au titre des prestations définies est fondé sur le rendement d'obligations de sociétés de haute qualité dans la monnaie dans laquelle les prestations devraient être versées et dont les échéances concordent en moyenne avec celles des obligations au titre des prestations définies.
- iv) Les écarts actuariels attribuables aux variations des actifs et des obligations au titre des prestations définies sont comptabilisés immédiatement dans le cumul des autres éléments de bénéfice global (de perte globale). Lorsque la restructuration d'un régime d'avantages donne lieu à une réduction du régime et à la liquidation des obligations, la réduction du régime est comptabilisée avant ou en même temps que la liquidation.
- v) Lorsque le résultat de ce calcul représente un actif net au titre des avantages du personnel, le montant de l'actif comptabilisé est limité au total du coût des services passés non comptabilisé et de la valeur actualisée des avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursements futurs par le régime, soit sous forme de diminutions des cotisations futures au régime (le « plafond de l'actif »). Afin de calculer la valeur actualisée des avantages économiques, on tient compte des exigences de financement minimales applicables au régime. Lorsqu'on prévoit que l'Administration portuaire ne sera pas en mesure de recouvrer la valeur de l'actif net au titre des prestations définies, compte tenu des exigences de financement minimales aux fins des services futurs, l'actif net au titre des prestations définies est réduit au montant du plafond de l'actif. L'incidence du plafond de l'actif est comptabilisée en résultat global.

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

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

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

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

Charge liée aux produits bruts

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

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

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

Au cours de l'exercice considéré, l'Administration portuaire a appliqué un certain nombre de modifications des normes comptables IFRS publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB ») et qui entrent obligatoirement en vigueur pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2023. Leur adoption n'a pas eu d'incidence significative sur les informations fournies ni sur les montants présentés dans les présents états financiers.

IFRS 17, Contrats d'assurance

L'Administration portuaire a adopté IFRS 17 et les modifications connexes pour la première fois au cours de l'exercice considéré. IFRS 17 établit les principes de comptabilisation, d'évaluation et de présentation des contrats d'assurance ainsi que les dispositions relatives aux informations à fournir à leur sujet; elle remplace IFRS 4, *Contrats d'assurance*.

IFRS 17 décrit un modèle général, l'approche fondée sur les honoraires variables, qui est modifié pour les contrats d'assurance avec participation directe. Lorsque certains critères sont remplis, l'entité peut choisir d'appliquer un modèle général simplifié et d'évaluer le passif au titre de la couverture restante au moyen de la méthode de la répartition des primes. Le modèle général utilise les hypothèses les plus à jour pour estimer le montant, l'échéancier et l'incertitude des flux de trésorerie futurs et il évalue de façon explicite le coût de cette incertitude. Il tient compte des taux d'intérêt du marché et de l'incidence des options et des garanties des titulaires de polices.

L'Administration portuaire n'est partie à aucun contrat répondant à la définition d'un contrat d'assurance aux termes d'IFRS 17.

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Adoption de normes nouvelles et révisées (suite)

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

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

L'Administration portuaire a adopté les modifications d'IAS 1 pour la première fois au cours de l'exercice considéré. 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.

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.

L'IASB a également formulé des directives et des exemples visant à expliquer et à illustrer l'application du processus en quatre étapes sur l'importance relative décrit dans l'énoncé de pratiques sur les IFRS 2.

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

L'Administration portuaire a adopté les modifications d'IAS 8 pour la première fois au cours de l'exercice considéré. 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.

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Adoption de normes nouvelles et révisées (suite)

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 :

Modifications d'IAS 1	Classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants
Modifications d'IAS 1	Passifs non courants assortis de clauses restrictives
Modifications d'IAS 7 et d'IFRS 7	Accords de financement de fournisseurs
Modifications d'IFRS 16	Obligation locative découlant d'une cession-bail

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

Les modifications d'IAS 1 touchent uniquement la présentation des passifs en tant que passifs courants ou non courants dans l'état de la situation financière, et non le montant ou le calendrier de la comptabilisation d'un actif, d'un passif, d'un produit ou d'une charge, ou les informations fournies à leur sujet.

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

Les modifications sont appliquées de façon rétrospective pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2024, et l'application anticipée est permise.

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

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Adoption de normes nouvelles et révisées (suite)

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

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

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

Les modifications sont appliquées de manière rétrospective aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2024, et leur application anticipée est permise.

Modifications d'IAS 7, Tableau des flux de trésorerie, et d'IFRS 7, Instruments financiers : Informations à fournir – Accords de financement de fournisseurs

La norme IAS 7 est modifiée par l'ajout d'un objectif en matière d'informations à fournir selon lequel une entité doit fournir des informations sur ses accords de financement de fournisseurs qui permettent aux utilisateurs des états financiers d'évaluer l'incidence de ces accords sur ses passifs et ses flux de trésorerie. De plus, la norme IFRS 7 a été modifiée pour ajouter les accords de financement de fournisseurs à titre d'exemple de situations où il est obligatoire de présenter des informations sur l'exposition d'une entité à la concentration du risque de liquidité.

L'expression « accord de financement de fournisseurs » n'est pas définie. Les modifications décrivent plutôt les caractéristiques d'un accord au sujet duquel l'entité serait tenue de fournir les informations.

Pour satisfaire à l'objectif d'information susmentionné, une entité devra présenter sous une forme regroupée les principaux éléments suivants concernant ses accords de financement de fournisseurs :

- les modalités des accords;
- les valeurs comptables des passifs qui font partie des accords ainsi que les postes présentés dans l'état de la situation financière de l'entité qui sont associés à ces passifs;
- les valeurs comptables des passifs pour lesquels les fournisseurs ont déjà reçu le paiement des apporteurs de solutions de financement ainsi que les postes qui sont associés à ces passifs;
- la plage des dates d'exigibilité des paiements à la fois pour les passifs financiers qui font partie d'un accord de financement de fournisseurs et pour les dettes fournisseurs comparables qui ne font pas partie d'un accord de financement de fournisseurs;
- les informations sur le risque de liquidité.

Les modifications, qui prévoient des dispositions transitoires spécifiques pour le premier exercice auquel l'entité applique les modifications, s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2024, et l'application anticipée est permise.

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Adoption de normes nouvelles et révisées (suite)

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

Modifications d'IFRS 16, Contrats de location – Obligation locative découlant d'une cession-bail

Les modifications d'IFRS 16 ajoutent des exigences en matière d'évaluation ultérieure pour les transactions de cession-bail qui satisfont aux exigences d'IFRS 15 et qui doivent être comptabilisées comme une vente. Selon les modifications, le vendeur-preneur doit déterminer les « paiements de loyers » ou les « paiements de loyers révisés » de manière à ne pas comptabiliser le profit ou la perte réalisé sur le droit d'utilisation qu'il conserve, après la date de début.

Les modifications ne touchent pas le profit ou la perte comptabilisé par le vendeur-preneur qui se rattache à la résiliation partielle ou totale du contrat de location. En l'absence de ces nouvelles dispositions, le vendeur-preneur pourrait avoir comptabilisé un profit sur le droit d'utilisation qu'il conserve uniquement en raison de la réévaluation de l'obligation locative (par exemple à la suite d'une modification du contrat de location ou d'un changement dans la durée du contrat de location) en appliquant les dispositions générales d'IFRS 16. Cela aurait pu être particulièrement le cas dans une transaction de cession-bail prévoyant des paiements de loyers variables qui ne sont pas fonction d'un indice ou d'un taux.

Dans le cadre des modifications, l'IASB a modifié un exemple illustratif dans IFRS 16 et en a ajouté un pour illustrer l'évaluation ultérieure d'un actif au titre du droit d'utilisation et d'une obligation locative dans une transaction de cession-bail prévoyant des paiements de loyers variables qui ne sont pas fonction d'un indice ou d'un taux. Les exemples illustratifs clarifient aussi le fait que le passif qui découle d'une transaction de cession-bail qui répond aux conditions d'une vente en application d'IFRS 15 est une obligation locative.

Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2024, 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. Informations significatives sur les 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 il est décrit à la note 3, l'Administration portuaire a recours à des techniques d'évaluation qui comprennent des données d'entrée fondées sur des données de marché observables afin d'estimer la juste valeur de son swap de taux d'intérêt. Des renseignements sur les principales hypothèses utilisées pour déterminer la juste valeur du swap de taux d'intérêt se trouvent à la note 3.

L'Administration portuaire est d'avis que les techniques d'évaluation choisies et les hypothèses utilisées sont appropriées pour déterminer la juste valeur de son swap de taux d'intérêt.

L'Administration portuaire a en outre eu recours au jugement lorsqu'elle a choisi d'appliquer la comptabilité de couverture à l'égard des variations de la juste valeur du swap de taux d'intérêt.

ii) Durées d'utilité des immobilisations

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

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

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 2023.

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. Informations significatives sur les 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 2023

(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 2023, par niveau.

	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
	\$	\$	\$	\$
Actifs financiers				
Swap de taux d'intérêt	—	261	—	261

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

Aucun instrument financier n'a été transféré entre les niveaux 1, 2 et 3 en 2023 et en 2022.

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 actifs 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 2023, l'Administration portuaire détenait des titres à revenu fixe dans des placements à court terme pour un montant total de 53 480 \$ (2022 – 49 978 \$) et dans des placements à long terme pour un montant total de 51 275 \$ (2022 – 34 299 \$). 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 2023

(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	2023	Taux d'intérêt	2022
	%	\$	%	\$
2024	—	—	3,67 à 5,30	15 173
2025	3,84 à 6,20	43 986	3,84 à 5,35	14 126
2027	4,85	5 000	4,85	5 000
2028	5,07 à 5,55	2 289	—	—
		51 275		34 299

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 2023, l'Administration portuaire était exposée au risque de taux d'intérêt suivant :

	\$
Tranche non couverte de la dette à long terme	<u>20 462</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>102</u>

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

Gestion du risque financier (suite)

Risque de taux d'intérêt (suite)

Aux termes d'un contrat de swap de taux d'intérêt, l'Administration portuaire convient d'échanger la différence entre les intérêts à taux fixe et les intérêts à taux variable calculés sur un montant de capital notionnel convenu. 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 du swap de taux d'intérêt à la fin de la période de présentation de l'information financière est déterminée par actualisation des flux de trésorerie futurs selon les courbes de rendement à la date de clôture et le risque de crédit inhérent au contrat.

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

Risque de crédit

Les principaux actifs financiers de l'Administration portuaire sont la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les placements à long terme, 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 :

	2023	2022
	\$	\$
Créances clients		
Courantes	10 482	9 526
Non réglées depuis 31 à 90 jours	1 247	319
Non réglées depuis plus de 90 jours	495	640
	12 224	10 485
Autres	31	31
	12 255	10 516
Correction de valeur pour créances douteuses	(285)	(293)
	11 970	10 223

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2023

(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

	2023	2022
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	293	339
Augmentation au cours de l'exercice	36	62
Radiation de créances irrécouvrables au cours de l'exercice	(44)	(108)
Solde à la fin de l'exercice	285	293

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 2023. 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	2024	2025	2026 et par la suite
	\$	\$	\$	\$
Créditeurs et charges à payer	43 099	43 099	—	—
Emprunt bancaire	24 483	2 280	2 280	19 923
	67 582	45 379	2 280	19 923

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	2024	2025	2026 et par la suite
	\$	\$	\$	\$
Passif au titre de la concession du tunnel	50 623	3 586	3 812	43 225

Risque de flux de trésorerie

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

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2023

(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.

	2023	2022
	\$	\$
Emprunt bancaire	24 483	26 763
Passif au titre de la concession du tunnel	50 623	53 997
Moins : trésorerie et équivalents de trésorerie	4 801	13 209
Moins : placements à court terme	53 480	49 978
Dette nette	16 825	17 573
Capitaux propres	244 097	233 707
	260 922	251 280

Au 31 décembre 2023, le solde des FAA correspondait à une insuffisance de 3 077 \$, qui avait temporairement été financée au moyen de fonds généraux qui ne représentent pas des FAA. À mesure que des produits tirés des FAA sont générés par l'ABBT, ils seront affectés au remboursement des fonds qui ne représentent pas des FAA qui ont été utilisés. Par ailleurs, les emprunts bancaires de l'Administration portuaire sont assortis de clauses restrictives, auxquelles elle se conformait au 31 décembre 2023. 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 2023, l'Administration portuaire se conformait à ces restrictions.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2023

(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

	2023	2022
	\$	\$
Coût à l'ouverture aux 1 ^{er} janvier	3 558	3 529
Acquisitions (cessions)	19	29
Coût à la clôture aux 31 décembre	3 577	3 558
Amortissement cumulé à l'ouverture aux 1 ^{er} janvier	(1 323)	(949)
Amortissement	(374)	(374)
Amortissement cumulé à la clôture aux 31 décembre	(1 697)	(1 323)
Valeur comptable nette à l'ouverture aux 1 ^{er} janvier	2 235	2 580
Valeur comptable nette à la clôture aux 31 décembre	1 880	2 235

Obligations locatives

	2023	2022
	\$	\$
Analyse des échéances – flux de trésorerie non actualisés contractuels		
Moins de un an	452	448
De un an à cinq ans	1 381	1 722
Plus de cinq ans	493	585
Total des obligations locatives non actualisées au 31 décembre 2023	2 326	2 755
Obligations locatives incluses dans l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2023		
Tranche courante	388	371
Tranche non courante	1 715	2 087
	2 103	2 458

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, 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 \$ (2022 - 315 \$). Les charges liées aux contrats de location à court terme et les charges liées aux contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur se sont élevées à 110 \$ (2022 - 110 \$) et à 19 \$ (2022 - 35 \$), respectivement; celles-ci ont été passées en charges directement dans le résultat net.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2023

(en milliers de dollars canadiens)

6. Immobilisations

	Terrains \$	Bâtiments et structures \$	Installations et matériel \$	Dépenses différées liées à la préparation d'un site \$	Immobilisations en cours \$	Total \$
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2022	15 518	249 114	36 494	2 698	10 859	314 683
Acquisitions	—	—	—	82	9 123	9 205
Transferts	—	660	5 708	—	(6 368)	—
Financement d'immobilisations	—	—	(1 098)	—	—	(1 098)
Cessions	—	—	(285)	(1 944)	(531)	(2 760)
Solde au 31 décembre 2022	15 518	249 774	40 819	836	13 083	320 030
Acquisitions	—	—	—	30	12 987	13 017
Transferts	—	4 545	7 551	—	(12 096)	—
Financement d'immobilisations	—	—	(1 366)	—	—	(1 366)
Cessions	—	—	(165)	—	—	(165)
Solde au 31 décembre 2023	15 518	254 319	46 839	866	13 974	331 516
Amortissement cumulé						
Solde au 1 ^{er} janvier 2022	—	(63 339)	(20 390)	(420)	—	(84 149)
Amortissement pour l'exercice	—	(7 681)	(2 044)	(113)	—	(9 838)
Cessions	—	—	285	—	—	285
Solde au 31 décembre 2022	—	(71 020)	(22 149)	(533)	—	(93 702)
Amortissement pour l'exercice	—	(6 170)	(4 389)	(38)	—	(10 597)
Cessions	—	—	146	—	—	146
Solde au 31 décembre 2023	—	(77 190)	(26 392)	(571)	—	(104 153)
Valeur comptable						
Solde au 31 décembre 2022	15 518	178 754	18 670	303	13 083	226 328
Solde au 31 décembre 2023	15 518	177 129	20 447	295	13 974	227 363

L'Administration portuaire a cherché à obtenir de l'aide publique en vertu de l'Initiative du transport aérien régional et du Programme des infrastructures des aéroports et a demandé un montant de 2 155 \$ en 2023 (2022 – 2 547 \$), qui sera affecté aux dépenses d'investissement de l'aéroport. À l'achèvement des projets d'immobilisations, le financement connexe est porté en réduction du coût de l'actif.

L'Administration portuaire continue également d'examiner 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 2023, 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.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2023

(en milliers de dollars canadiens)

6. Immobilisations (suite)

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 26,94 M\$ (2022 - 22,67 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 2023	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2023
	\$	\$	\$
Restauration des systèmes électriques et mécaniques du pont du chenal maritime	11 980	1 358	10 622
Conception et construction liées à la réfection du mur est de l'île	7 100	190	6 910
Remplacement des clôtures et des barrières de sécurité de l'aéroport	2 680	262	2 418
Améliorations des infrastructures électriques aéroportuaires	2 290	107	2 183
Entretien de l'état des chaussées de l'aérodrome	1 990	1 381	609
	26 040	3 298	22 742

Au 31 décembre 2023, l'aéroport a atteint le seuil réglementaire du volume de passagers à partir duquel des aires de sécurité d'extrémité de piste (les « RESA ») doivent être aménagées aux fins de la conformité au Règlement de l'aviation canadien (parties I, II et VI - RESA) : DORS/2021-269.

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

7. Avantages du personnel futurs

L'Administration portuaire offre à ses employés permanents à temps plein (les employés non syndiqués embauchés avant le 25 novembre 2013 et certains employés syndiqués) un régime de retraite à prestations définies (le « régime à prestations définies ») enregistré auprès du Bureau du surintendant des institutions financières (le « BSIF »). L'Administration portuaire offre par ailleurs aux employés non syndiqués permanents à temps plein qui ont été embauchés après le 24 novembre 2013 un régime de retraite à cotisations définies. Certains participants du régime ont 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. En raison du départ de certains employés en 2022 et en 2023, certains avantages du personnel futurs ont été frappés de déchéance. L'incidence de ces éléments a été reflétée dans les présents états financiers.

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

En août 2023, une nouvelle convention collective a été conclue avec la section locale 416 du SCFP (pour 2023 à 2027). Celle-ci prévoit des améliorations des prestations en vertu du régime à prestations définies pour les membres du syndicat, qui sont plafonnées à 1 M\$ pour la période allant du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2025. Les détails concernant l'amélioration des prestations n'ont pas été finalisés avec la section locale 416 du SCFP et, par conséquent, n'ont pas été reflétés dans l'obligation au titre des prestations constituées à la fin de 2023. Le montant de 1 M\$ a plutôt été inclus dans les charges à payer.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2023

(en milliers de dollars canadiens)

7. Avantages du personnel futurs (suite)

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

	Régime de retraite	Autres avantages	2023 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2022 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées						
Solde au début de l'exercice	52 109	1 952	54 061	68 678	2 762	71 440
Coût pour l'employeur des services rendus au cours de l'exercice	892	163	1 055	1 917	(165)	1 752
Cotisations des employés	442	—	442	418	—	418
Charges d'intérêts	2 484	75	2 559	1 996	55	2 051
Prestations versées	(3 827)	(81)	(3 908)	(3 735)	(89)	(3 824)
Écarts actuariels	1 875	64	1 939	(16 870)	(414)	(17 284)
Incidence des déchéances	—	(122)	(122)	(295)	(197)	(492)
Solde à la fin de l'exercice	53 975	2 051	56 026	52 109	1 952	54 061
Actifs du régime						
Juste valeur au début de l'exercice	61 646	—	61 646	68 411	—	68 411
Cotisations de l'employeur	1 429	81	1 510	1 144	89	1 233
Cotisations des employés	442	—	442	418	—	418
Charges non liées aux placements	(280)	—	(280)	(207)	—	(207)
Prestations versées	(3 827)	(81)	(3 908)	(3 735)	(89)	(3 824)
Produits d'intérêts	3 147	—	3 147	2 018	—	2 018
Rendement des actifs du régime, excluant les montants compris dans les produits d'intérêts	3 104	—	3 104	(6 403)	—	(6 403)
Juste valeur à la fin de l'exercice	65 661	—	65 661	61 646	—	61 646
Situation de capitalisation – excédent (déficit) du régime	11 686	(2 051)	9 635	9 537	(1 952)	7 585
Actif (passif) au titre des prestations constituées	11 686	(2 051)	9 635	9 537	(1 952)	7 585

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

	Régime de retraite	Autres avantages	2023 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2022 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Composantes des coûts nets des prestations comptabilisés au cours de l'exercice						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	892	163	1 055	1 917	(165)	1 752
Frais d'administration	280	—	280	207	—	207
Charges d'intérêts	2 484	75	2 559	1 996	55	2 051
Produits d'intérêts	(3 147)	—	(3 147)	(2 018)	—	(2 018)
Écarts actuariels	—	36	36	—	—	—
Incidence des déchéances	—	(122)	(122)	(295)	(197)	(492)
Coût constaté au titre des avantages du personnel futurs	509	152	661	1 807	(307)	1 500

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2023

(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	2023 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2022 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Réévaluation du passif net au titre des prestations définies comptabilisé dans les autres éléments du résultat global						
Écarts actuariels liés aux actifs	(3 104)	—	(3 104)	6 403	—	6 403
Écarts actuariels liés aux obligations	1 875	28	1 903	(16 870)	(414)	(17 284)
(Profit) perte liée à la réévaluation comptabilisée	(1 229)	28	(1 201)	(10 467)	(414)	(10 881)

La date utilisée pour mesurer les actifs et les passifs aux fins de la comptabilisation était le 31 décembre 2023. 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 2023. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de capitalisation sera effectuée au plus tard le 1^{er} janvier 2026.

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

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

- L'Administration portuaire présume qu'elle ne dispose pas d'un droit inconditionnel à un remboursement d'excédent.
- L'Administration portuaire peut prendre des congés de cotisation au titre de la capitalisation selon les pratiques antérieures ou les règles du régime.

7. Avantages du personnel futurs (suite)

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

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

Longévité	Le risque que les retraités perçoivent des prestations de retraite pour une période plus longue, en moyenne, que ce qui est prévu selon les hypothèses de mortalité utilisées.
Investissement	Le risque que les actifs investis du régime de retraite n'atteignent pas le taux de rendement prévu et que les actifs soient ainsi insuffisants pour financer le versement des prestations promises ou que l'Administration portuaire soit contrainte d'effectuer des cotisations supplémentaires pour financer le déficit.
Taux d'actualisation	Le risque découlant des variations des taux d'intérêt sur le marché. Une diminution du rendement des obligations de sociétés fera augmenter les obligations du régime. Ce risque est plus élevé dans la mesure où il existe un décalage entre les caractéristiques des actifs et des obligations.
Réglementaire/juridique	Le risque que des changements d'ordre réglementaire/juridique puissent altérer les prestations promises.
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 2023

(en milliers de dollars canadiens)

7. Avantages du personnel futurs (suite)

Répartition de l'actif du régime de retraite au 31 décembre 2023*

Catégorie d'actif	Pourcentage des actifs au titre des prestations définies			
	2023		2022	
	Cotés %	Non cotés %	Cotés %	Non cotés %
Titres de capitaux propres	51,30	—	51,50	—
Revenu fixe	15,20	—	15,40	—
Placements alternatifs	32,90	—	32,50	—
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 :

	2023 %	2022 %
Hypothèses clés		
Obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice		
Taux d'actualisation	4,60	5,20
Croissance de la rémunération	2,00	2,00
Coût des prestations au cours de l'exercice		
Taux d'actualisation	4,60	5,20
Taux tendanciels du coût des soins de santé à la fin de l'exercice		
Taux initial	4,35	4,35
Taux final	4,05	4,05

	Régime de retraite \$	2023 Autres avantages \$
Analyse de sensibilité de l'obligation au titre des prestations définies		
Incidence d'une augmentation de 1 % du taux d'actualisation	(6 671)	(174)
Incidence d'une diminution de 1 % du taux d'actualisation	7 930	176
Incidence d'une augmentation de 1 % de l'échelle salariale	(568)	—
Incidence d'une diminution de 1 % de l'échelle salariale	640	—
Incidence d'une augmentation de un an de la longévité	1 378	39
Incidence d'une diminution de un an de la longévité	(1 403)	(39)
Incidence d'une augmentation de 1 % des taux tendanciels	s.o.	162
Incidence d'une diminution de 1 % des taux tendanciels	s.o.	(139)

La durée moyenne pondérée du régime est d'environ 13,0 ans pour 2023 (2022 - 12,7 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)			Période de 15 ans se terminant	31 mai 2025
Pour financer les dépenses d'investissement	50 000	Taux des acceptations bancaires majoré de 0,85 % Taux préférentiel de la BMO moins 0,15 %	le 31 mai 2034	
	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 2023, un montant de 24 483 \$ (2022 - 26 763 \$) avait été prélevé sur la facilité à terme, laquelle consiste en une acceptation bancaire dont la prochaine échéance est le 10 janvier 2024 et qui porte intérêt au taux de 5,43 % (2022 - 11 janvier 2023 et 4,60 %). 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 2023

(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 \$
2024	2 280
2025	2 280
2026	2 280
2027	2 280
2028	2 280
Par la suite	<u>13 083</u>
	24 483
Moins : tranche courante	<u>2 280</u>
Tranche à long terme	<u>22 203</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 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 2023, 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 4 642 \$ et à 19 841 \$, respectivement. Se reporter à la note 10, Frais d'améliorations aéroportuaires.

L'Administration portuaire était partie à un swap de taux d'intérêt :

	Début	Échéance	Montant notionnel \$	Taux d'intérêt \$	Montant notionnel au 31 décembre 2023 \$	Montant notionnel au 31 décembre 2022 \$
Swap	Juillet 2016	Juillet 2031	7 998	1,67 %	4 021	4 557

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés (suite)

b) Instrument dérivé et comptabilité de couverture

En juillet 2016, l'Administration portuaire a désigné un 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.

Cette couverture a été désignée comme une couverture de flux de trésorerie, et cette désignation est maintenue dans le cadre du refinancement. En effet, d'après une évaluation du nouveau contrat de prêt conclu en mai 2019, l'Administration portuaire a déterminé que cet instrument pouvait continuer d'être désigné comme une couverture, car les flux de trésorerie initiaux couverts (les « éléments couverts ») n'ont pas changé aux termes du nouveau contrat de prêt.

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

i) Incidence sur le bénéfice net – tranche inefficace

	2023	2022
	\$	\$
Inefficacité selon la comptabilité de couverture reclassée des autres éléments du résultat global	13	122
Recouvrement d'intérêts	—	297
	13	419

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

	2023	2022
	\$	\$
Profit (perte) résultant de l'évaluation à la valeur de marché du swap	(109)	339
Recouvrement d'intérêts	—	(266)
Inefficacité reclassée en résultat net	(13)	(122)
Comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(122)	(49)

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 2023 (2022 – 29,00 \$) par passager au départ. De plus, les produits nets tirés du matériel publicitaire du tunnel piétonnier ont été inclus dans les FAA. Ces frais seront entièrement affectés au financement du programme d'immobilisations de l'aéroport, lequel inclut le service de la dette au titre des emprunts (se reporter à la note 8).

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, le montant net des FAA perçus s'est élevé à 24 981 \$ (2022 – 19 190 \$). 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 3 077 \$ au 31 décembre 2023 (2022 – déficit de 13 500 \$).

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2023

(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.

	2023 Total \$	2022 Total \$	2023 Autres que FAA \$	2023 FAA \$	2022 Autres que FAA \$	2022 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	51 390	46 195	51 390	—	46 195	—
Frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	24 981	19 190	—	24 981	—	19 190
	76 371	65 385	51 390	24 981	46 195	19 190
Charges d'exploitation						
Salaires et avantages du personnel	13 662	13 438	13 662	—	13 438	—
Réparations et entretien	8 403	7 084	8 403	—	7 084	—
Honoraires professionnels et de consultation	2 297	1 168	1 974	323	1 168	—
Impôt foncier, montant net	83	76	83	—	76	—
Autres charges d'exploitation et d'administration	14 770	13 261	14 743	27	13 261	—
	39 215	35 027	38 865	350	35 027	—
Bénéfice tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :	37 156	30 358	12 525	24 631	11 168	19 190
Paiements en remplacement d'impôts	(1 165)	(1 076)	(1 165)	—	(1 076)	—
Amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations	(10 971)	(10 212)	(2 523)	(8 448)	(2 220)	(7 992)
Charges d'intérêts	(4 663)	(4 416)	(192)	(4 471)	(223)	(4 193)
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	(2 027)	(2 064)	(2 027)	—	(2 064)	—
Charge liée aux produits bruts – frais d'améliorations aéroportuaires	(1 499)	(1 151)	—	(1 499)	—	(1 151)
Profit sur le swap de taux d'intérêt – tranche inefficace	13	419	13	—	419	—
Bénéfice net pour l'exercice avant l'élément suivant :	16 844	11 858	6 631	10 213	6 004	5 854
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	(7 533)	(19 300)	(7 533)	—	(19 300)	—
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	9 311	9 595	(902)	10 213	3 741	5 854
Variations de la juste valeur du swap de taux d'intérêt liées à la comptabilité de couverture – perte sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace	(122)	(49)	(122)	—	(49)	—
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs	1 201	10 881	1 201	—	10 881	—
Bénéfice global pour l'exercice	10 390	20 427	177	10 213	14 573	5 854

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2023

(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 :

	2023 \$	2022 \$
Jetons de présence des membres du conseil d'administration		
M ^{me} Amanda Walton, présidente du conseil	66	65
M. Darin Deschamps	42	38
M ^{me} Hellen Siwanowicz	34	35
M ^{me} Sandra Pupatello (est entrée en fonction le 16 février 2023)	15	—
M. Thomas Ruth (est entré en fonction le 16 février 2023)	16	—
M ^{me} Jane McKenna (est entrée en fonction le 2 mai 2023)	11	—
M. Chris Reynolds (a cessé ses fonctions le 2 février 2023)	11	31
M. Don McIntyre (a cessé ses fonctions le 31 mars 2022)	—	14
	195	118
Chef de la direction – M. Roelof-Jan (RJ) Steenstra (est entré en fonction le 12 septembre 2022)		
Rémunération	402	144
Autres avantages	23	6
	425	150
Chef de la direction – M. Geoffrey Wilson (a cessé ses fonctions le 30 juin 2022)		
Rémunération	—	265
Autres avantages	—	15
	—	280
Vice-président directeur, PortsToronto et Aéroport Billy Bishop de Toronto – M. Gene Cabral (a cessé ses fonctions le 23 août 2022)		
Rémunération	—	185
Autres avantages	—	12
	—	197
Vice-président principal et chef des finances – M. Alan Paul		
Rémunération	294	253
Autres avantages	21	20
	315	273
Vice-président principal et avocat général – M. Willard Ramjass (est entré en fonction le 27 mars 2023)		
Rémunération	188	—
Autres avantages	16	—
	204	—
Vice-président principal et avocat général – M. Craig Manuel (a cessé ses fonctions le 18 novembre 2022)		
Rémunération	—	286
Autres avantages	—	19
	—	305

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2023

(en milliers de dollars canadiens)

12. Loi maritime du Canada et Règlement sur la gestion des administrations portuaires (suite)

	2023 \$	2022 \$
Vice-président de l'aéroport – M. Warren Askew (est entré en fonction le 29 mai 2023)		
Rémunération	115	—
Autres avantages	10	—
	125	—
Vice-présidente, Communications et relations publiques – M ^{me} Deborah Wilson		
Rémunération	243	211
Autres avantages	15	14
	258	225
Vice-président, Infrastructures, planification et environnement – M. Bojan Drakul (est entré en fonction le 17 avril 2023)		
Rémunération	225	—
Autres avantages	15	—
	240	—
Vice-président, Infrastructures, planification et environnement – M. Chris Sawicki (a cessé ses fonctions le 14 avril 2023)		
Rémunération	104	211
Autres avantages	6	17
	110	228

13. Engagements

L'Administration portuaire a une entente de location avec le ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario dans le but de construire, d'exploiter et de maintenir une décharge située à proximité de Leslie Street, sur une partie de la flèche littorale de cette rue. L'entente de l'Administration portuaire viendra à échéance le 31 octobre 2024. En vertu de son contrat de location, l'Administration portuaire est tenue de maintenir dans un état stable et dynamique les berges et les points d'attache connexes.

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

En 2023, la conception finale du point d'attache J a révélé qu'il sera très difficile de trouver une telle quantité de matériaux de carrières. De plus, même si l'on peut trouver des gravats provenant d'un chantier de démolition situé à proximité et qu'un entrepreneur accepte de les déplacer sur le site du projet, il faudra tout de même une quantité importante de matériaux de carrières pour stabiliser les berges de façon appropriée. Par conséquent, un montant supplémentaire fondé sur la limite supérieure de la fourchette initiale des coûts de construction, plutôt que sur la limite inférieure de la fourchette estimative, a été provisionné en 2023.

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 \$.

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

15. Projet de tunnel piétonnier

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

L'Administration portuaire a inscrit à l'actif le coût de construction et la valeur actualisée des paiements futurs au titre des immobilisations et du cycle de vie à effectuer sur la durée de la concession, dont la date d'expiration est fixée au 8 avril 2034. L'Administration portuaire a également comptabilisé un passif au titre du tunnel équivalant à l'actif, diminué des paiements effectués. Au 31 décembre 2023, un actif de 110 418 \$ (2022 – 110 418 \$) avait été comptabilisé au titre des immobilisations, avec un passif connexe de 50 623 \$ (2022 – 53 997 \$).

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2023

(en milliers de dollars canadiens)

15. Projet de tunnel piétonnier (suite)

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 2023, les montants indexés se chiffraient à 212 \$ (2022 – 270 \$) et à 1 689 \$ (2022 – 1 612 \$) par exercice, respectivement.

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	
	2023 \$	2022 \$	2023 \$	2022 \$	2023 \$	2022 \$
Unités d'exploitation						
Exploitation du port	8 344	10 952	4 379	4 703	3 965	6 249
Marina de l'avant-port	6 707	6 097	3 602	3 284	3 105	2 813
Aéroport Billy Bishop de Toronto et frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	52 788	43 500	22 739	19 507	30 049	23 993
Administration de biens et autres	3 242	2 906	1 117	794	2 125	2 112
Produits tirés de placements	5 290	1 930	—	—	5 290	1 930
Services généraux	—	—	7 378	6 739	(7 378)	(6 739)
	76 371	65 385	39 215	35 027	37 156	30 358
Bénéfice net tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants					37 156	30 358
Paiements en remplacement d'impôts					(1 165)	(1 076)
Amortissement d'actifs du titre de droits d'utilisation et d'immobilisations					(10 971)	(10 212)
Charges d'intérêts					(4 663)	(4 416)
Charge liée aux produits bruts					(3 526)	(3 215)
Profit sur le swap de taux d'intérêt – tranche inefficace					13	419
Bénéfice net pour l'exercice avant les éléments suivants					16 844	11 858
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					(7 533)	(19 300)
Bénéfice net pour l'exercice					9 311	9 595
Perte sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace					(122)	(49)
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs					1 201	10 881
Bénéfice global pour l'exercice					10 390	20 427

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2023

(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.

	2023	2022
	\$	\$
Débiteurs, montant net	(1 747)	(4 355)
Débiteurs à long terme	(372)	(401)
Stocks	37	4
Charges payées d'avance	418	(521)
Créditeurs et charges à payer	11 970	23 760
Produits comptabilisés d'avance	454	1 549
	10 760	20 036

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.



© Administration portuaire de Toronto
2024. 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

