



**PORTS
TORONTO**

**RAPPORT ANNUEL
INTÉGRÉ 2024**

LES PERSONNES | LA PLANÈTE | RAISON D'ÊTRE



LES PERSONNES. LA PLANÈTE. RAISON D'ÊTRE.

PORTS
TORONTO

© Administration portuaire de Toronto
2025. 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 LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	5
MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION	7
À PROPOS DE CE RAPPORT	12
POINTS SAILLANTS	13
À PROPOS DE PORTSTORONTO	14
PRIORITÉS STRATÉGIQUES	19
STRATÉGIE ESG	20
GOVERNANCE	21
ÉVALUATION DE LA MOBILISATION DES INTERVENANTS ET DE L'IMPORTANCE RELATIVE	24
LES PERSONNES	29
Gestion du capital social et relationnel	30
Gestion du capital humain	38
LA PLANÈTE	45
Gestion du capital naturel	46
Gestion des biens d'équipement	55
RAISON D'ÊTRE	57
Gestion du capital intellectuel	58
Gestion du capital financier	63
Discussion et analyse de la direction	64
États financiers consolidés	68
ANNEXE A : THÈMES IMPORTANTS	112
ANNEXE B : INDEX DU CONTENU DE LA NORME GRI	115



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 reconnaît que Toronto est visée par le Traité n° 13 signé avec la Première Nation des Mississaugas de Credit en 1805. Nous sommes reconnaissants d’avoir la possibilité d’exploiter PortsToronto sur leur territoire.



MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

Bienvenue dans le rapport intégré annuel 2024 de PortsToronto, un rapport qui combine un cadre environnemental, social et de gouvernance afin de fournir un aperçu des performances de l'organisation sur une série d'indicateurs, notamment financiers. Je suis fière d'écrire ce message en tant que nouvelle présidente du conseil d'administration, succédant à Sandra Papatello en mars 2025 après sa nomination au Sénat du Canada.

J'ai été nommée pour la première fois au conseil d'administration de PortsToronto par le gouvernement provincial en mai 2023. Depuis lors, j'ai eu l'honneur de siéger à ce conseil afin de guider l'organisation vers le succès et de consolider la position de PortsToronto en tant que bâtisseur de la ville, moteur économique et élément essentiel du réseau de transport local, régional et national.

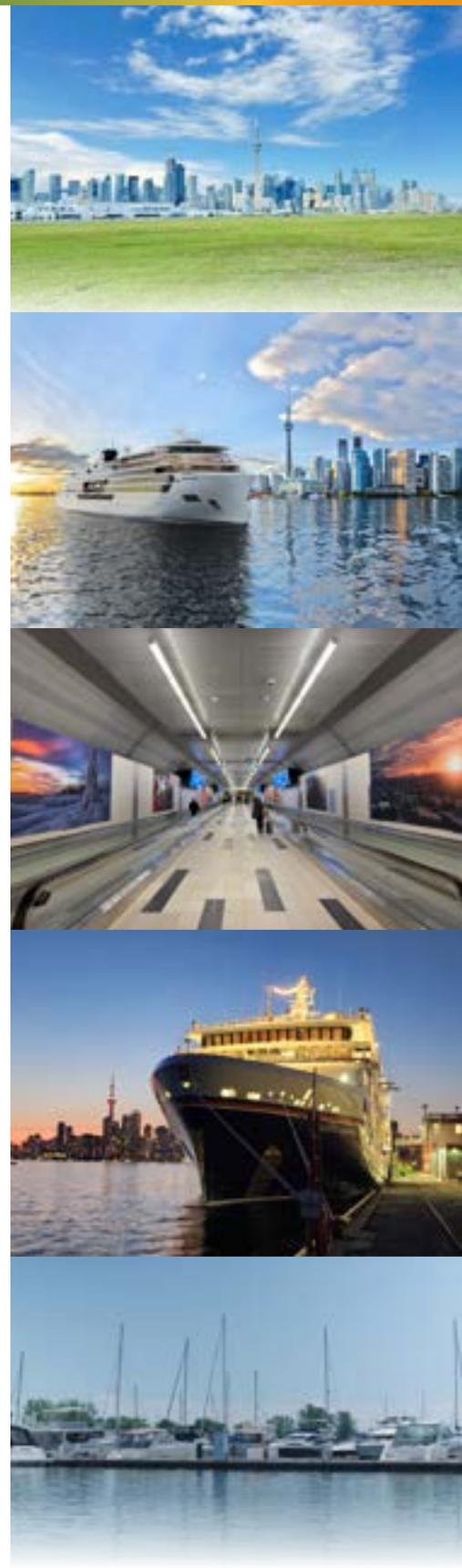
J'arrive au conseil d'administration après une longue carrière dans la fonction publique, ayant été députée progressiste-conservatrice de Burlington à l'Assemblée législative provinciale de 2011 à 2014, puis de 2018 à 2022. J'ai occupé les fonctions de porte-parole du gouvernement pour le développement économique, le commerce et l'emploi, les services gouvernementaux et les services à l'enfance et à la jeunesse. J'ai également été assistante parlementaire du ministre du Travail, de la Formation et du Développement des compétences, puis ministre associée chargée des questions relatives aux enfants et aux femmes.

Les fonctions que j'ai occupées au sein du gouvernement et en tant que dirigeante de mon propre cabinet de conseil m'ont bien préparé aux opportunités et aux défis qui m'attendent, et je me réjouis de poursuivre, sous ma direction, les efforts du conseil d'administration en matière d'investissement, d'innovation et de partenariat communautaire.

Avec plus de 110 ans d'existence sur le front de mer de Toronto, PortsToronto a depuis longtemps diversifié ses activités en combinant des utilisations industrielles, par l'intermédiaire du port de Toronto, des utilisations commerciales, par l'intermédiaire de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, et des utilisations récréatives, par l'intermédiaire de la Marina de l'avant-port. Cette diversification nous a bien servi au fil des ans et nous a permis de tirer parti des possibilités du marché et de surmonter les défis de chaque année. En 2024, les occasions ont été nombreuses et les défis plus rares. Cependant, à l'aube de 2025 et compte tenu de l'incertitude politique qui règne au sud de la frontière, nous devons continuer à tirer parti des avantages de la diversification de nos activités afin de consolider notre rôle de moteur économique et de poursuivre nos investissements dans les infrastructures, la communauté et la durabilité.

La diversification de PortsToronto rend l'organisation unique parmi ses homologues des secteurs de l'aviation et du transport maritime, et lui a également permis de se positionner pour réussir. Qu'il s'agisse des passagers transitant par l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et le terminal de croisières dans les terrains portuaires, des plaisanciers naviguant dans le port depuis la Marina de l'avant-port, ou encore du sucre, du sel et des granulats transitant par le port, PortsToronto est un moteur puissant qui peut soutenir et dynamiser la Ville de Toronto et sa région, et investir dans des domaines importants tels que les infrastructures et l'environnement.

Il est important de noter que ce moteur est alimenté par notre équipe. Je tiens à remercier les membres talentueux et dévoués du conseil d'administration qui servent l'organisation. Je tiens tout particulièrement à saluer Sandra Papatello, qui a rejoint le conseil d'administration de PortsToronto en 2023, a pris la présidence en 2024 et



MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

a mis en place une vision et un cadre fondés sur la collaboration et l'innovation qui nous seront très utiles. Nous lui souhaitons beaucoup de succès dans ses nouvelles fonctions de sénatrice canadienne et la remercions pour son engagement envers PortsToronto au cours des dernières années.

Je tiens également à féliciter l'équipe de direction et les employés talentueux et dévoués de PortsToronto pour leur engagement envers cette organisation et pour une année 2024 couronnée de succès.

Enfin, je tiens à remercier nos parties prenantes et nos partenaires communautaires, ainsi que nos partenaires gouvernementaux, en particulier Transports Canada, la Ville de Toronto et les gouvernements provincial et fédéral. L'année dernière, nous avons collaboré de manière constante avec nos partenaires gouvernementaux sur de nombreux dossiers, notamment les efforts visant à conclure un accord pour prolonger la durée d'exploitation de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto afin de permettre le financement et la construction d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions sincèrement la reconnaissance de l'importance de l'aéroport et le partenariat qui a permis d'obtenir les conditions nécessaires pour assurer son avenir.

Alors que nous nous tournons vers l'année à venir et que nous naviguons entre les vents contraires et favorables de 2025, j'ai confiance en notre équipe et en nos activités pour assurer une nouvelle année couronnée de succès pour l'organisation.



Jane McKenna

*Présidente du conseil d'administration
PortsToronto*



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Bienvenue dans le rapport annuel intégré 2024 de PortsToronto, qui présente les étapes importantes et les réalisations qui ont marqué l'année écoulée pour PortsToronto. Dans les pages qui suivent, nous détaillons le rendement de PortsToronto en 2024 dans divers domaines, notamment financier, en utilisant un cadre environnemental, social et de gouvernance (ESG). Cette nouvelle approche est conforme aux meilleures pratiques en matière de divulgation d'information par les entreprises et reflète notre engagement envers diverses priorités, notamment les indicateurs financiers, mais aussi la durabilité environnementale, l'investissement communautaire et la bonne gouvernance.

PortsToronto joue depuis longtemps un rôle important dans le tissu économique et social de Toronto et de la région environnante. Avec une histoire qui remonte à plus de 110 ans, PortsToronto a toujours apporté une contribution importante et significative aux infrastructures de transport qui facilitent la circulation des marchandises et des personnes dans la région et dans tout le pays. Les réalisations de PortsToronto sont nombreuses. De la construction du front de mer dont nous profitons aujourd'hui, en comblant la zone au sud du boulevard Lake Shore, à la construction de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto en 1939. En investissant dans des infrastructures modernes telles que le tunnel piétonnier menant à l'aéroport et en collaborant avec les autorités municipales à la réhabilitation du pont du chenal maritime. En mettant l'accent sur la durabilité et en introduisant le premier traversier entièrement électrique au Canada, ainsi qu'en lançant un Programme de piégeage de déchets dans le havre de Toronto qui connaît un succès incroyable. Tout au long de son histoire, PortsToronto a été un moteur de progrès, d'innovation et de connectivité, et cette approche s'est clairement manifestée au cours de l'année écoulée.

PortsToronto a depuis longtemps adopté un état d'esprit innovant qui nous a aidés à relever les défis et à saisir les possibilités. En 2024, nous avons renforcé notre engagement à développer de nouvelles solutions grâce à un partenariat stratégique avec Plug and Play, une plateforme d'innovation mondiale de premier plan basée dans la Silicon Valley. Grâce à ce partenariat, PortsToronto tirera parti des ressources de Plug and Play pour accélérer sa transformation numérique et proposer des solutions audacieuses en matière de connectivité, de commodité et de possibilités économiques.

PortsToronto a connu une excellente année 2024. Sur le plan financier, PortsToronto a généré un bénéfice net de 17 millions de dollars, soit une amélioration de 7,7 millions de dollars par rapport à la même période en 2023. Le bénéfice avant intérêts, impôts et dotations aux amortissements (BAIIA) en 2024 a augmenté pour atteindre 29,0 millions de dollars, soit une hausse de 6,6 % par rapport à 2023.

L'organisation a également réalisé d'excellents progrès dans ses principales priorités. En ce qui concerne l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, PortsToronto a travaillé en étroite collaboration avec ses partenaires de l'accord tripartite, la Ville de Toronto et Transports Canada, afin de faire avancer les discussions qui aboutiront, en janvier 2025, à un accord modificatif prolongeant le bail de l'aéroport jusqu'en 2045. Cet accord modificatif permet également le financement et la construction d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA), qui sont nécessaires pour renforcer la sécurité dans les aéroports au Canada et dans le monde entier.

En collaboration avec son partenaire terminal, Nieuport Aviation Infrastructure Partners, PortsToronto a également réalisé des progrès concernant l'installation de prédédouanement du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis.



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Cette installation permettra non seulement d'améliorer les mesures de sécurité transfrontalières grâce aux progrès technologiques, mais aussi d'améliorer l'expérience des passagers en permettant aux citoyens canadiens de passer la douane sur le sol canadien. Cela aura un impact positif sur la ville en termes de PIB, de création d'emplois et d'attraction de talents et d'investissements. Cela place également la Ville de Toronto en bonne position pour accueillir la FIFA 2026.

Il est essentiel d'assurer l'avenir de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, et des progrès remarquables ont été réalisés à cet égard en 2024. L'aéroport soutient le commerce et le tourisme en reliant Toronto à des marchés mondiaux tels que New York City, Ottawa, Chicago, Montréal, Washington D.C. et Boston. Il contribue à la santé des Ontariens en servant de base aux services d'évacuation médicale Ornge, qui facilitent les soins d'urgence aux patients. De plus, l'aéroport génère des revenus et crée des emplois pour la région, tout en investissant dans la communauté pour construire des infrastructures et soutenir des organisations caritatives. L'Aéroport Billy Bishop joue un rôle essentiel dans les services offerts à Toronto et contribue à faire de cette ville une ville de classe mondiale.

Le port maritime de Toronto constitue également un élément essentiel de l'infrastructure de transport de la ville, reliant Toronto au reste du monde. Le Port a connu une année 2024 fructueuse, la chaîne d'approvisionnement restant une priorité pour tous les niveaux de gouvernement. Le Port de Toronto est une porte d'entrée commerciale fiable et durable qui importe chaque année des millions de tonnes de marchandises dont notre ville a besoin pour continuer à prospérer. Du ciment nécessaire à l'industrie de la construction au sucre dont dépend le secteur alimentaire du pays, le port est un atout fiable, durable et indispensable pour la ville et la région.

Plus de 170 navires-cargos ont fait escale au Port de Toronto en 2024, livrant une gamme de produits en vrac, de projet et de marchandises générales totalisant plus de deux millions de tonnes métriques. Au-delà de l'impact économique considérable du Port de Toronto, les marchandises livrées au port par bateau l'année dernière ont permis de retirer environ 51 000 camions de 40 tonnes des routes et autoroutes encombrées de Toronto.

Un rapport indépendant intitulé « Economic Impacts of Marine Shipping in the Port of Toronto » (Impacts économiques du transport maritime dans le Port de Toronto), publié en septembre 2023 par Martin Associates, confirme que le fret maritime traité au Port de Toronto a généré 463,5 millions de dollars d'activité économique et 1 989 emplois en Ontario en 2022. Cette étude s'est concentrée exclusivement sur la composante fret des activités du Port de Toronto et n'a pas pris en compte la diversité des utilisations du port, qui comprend notamment son terminal de croisière.

Le Port de Toronto est un port d'escale très prisé des croisières sur les Grands Lacs. En 2024, il a accueilli 34 navires de croisière et près de 18 000 passagers. Cruise the Great Lakes, une initiative menée par la Conférence des gouverneurs et premiers ministres des Grands Lacs, a indiqué que les croisières dans les Grands Lacs ont généré une valeur économique de plus de 200 millions de dollars américains pour les ports et les communautés de la région en 2024.

Outre les utilisations traditionnelles du port, PortsToronto loue deux de ses terminaux maritimes à Cinespace, qui fournit à son tour des installations de production à des sociétés de cinéma et de télévision telles que Netflix. Cette activité soutient l'industrie cinématographique de Toronto, qui représente 2 milliards de dollars et qui est en grande partie concentrée dans la zone portuaire.



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Un peu plus à l'est, la Marina de l'avant-port a continué d'enregistrer des résultats solides et positifs en 2024. La demande d'entreposage hivernal est restée forte pendant la saison hivernale 2024-2025, tout comme les renouvellements d'amarrages estivaux. Au cours de la saison 2024, les clients de la marina ont pu profiter de nouvelles installations et améliorations, et nous avons été satisfaits des résultats d'un sondage sur la satisfaction de la clientèle réalisé à l'automne, qui a révélé que 91 % des répondants étaient satisfaits de leur expérience à la Marina de l'avant-port.

Ces réalisations et les revenus solides de toutes nos unités commerciales ont permis de verser 8,5 millions de dollars à divers paliers de gouvernement, dont 4,9 millions de dollars à la Ville de Toronto sous forme de paiements versés en remplacement d'impôts (PERI) de 2,5 millions de dollars et générant 2,4 millions de dollars en impôts fonciers, en plus des 3,6 millions de dollars versés au gouvernement fédéral sous forme de redevance sur les revenus bruts en 2024.

Notre succès commercial soutient également nos investissements communautaires et programmes ESG, qui comprennent des investissements dans des initiatives de développement durable visant à réduire notre impact, à assainir nos cours d'eau et à réduire les émissions atmosphériques et sonores.

En 2024, nous avons poursuivi notre démarche de création de valeur en officialisant notre toute première stratégie ESG. S'inspirant de notre vision « Le transport réinventé », elle met en évidence les dimensions de la création de valeur holistique et les facteurs qui peuvent nous aider à les concrétiser.

En collaboration avec d'autres administrations portuaires canadiennes, nous nous sommes également tournés vers les objectifs de développement durable des Nations unies afin de déterminer les objectifs et les cibles sur lesquels notre organisation a le plus d'impact, et nous avons pris des mesures pour amplifier notre contribution à la prospérité mondiale.

Nous avons également poursuivi nos efforts pour nous aligner sur les pratiques exemplaires définies par les normes et cadres de rendement de premier plan. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto, nommé meilleur aéroport du Canada cette année par le rapport annuel d'Airhelp, a également adhéré au programme Airport Carbon Accreditation au niveau 1 en 2024. L'Airport Carbon Accreditation est le seul programme mondial de certification en matière de gestion du carbone pour les aéroports qui soit reconnu par les institutions, et nous sommes honorés d'avoir reçu cette accréditation qui récompense nos efforts en matière de mesure et de gestion des GES. Ces renseignements alimentent également notre feuille de route vers la carboneutralité, qui indiquera les investissements en capital et opérationnels qui aideront nos unités commerciales à atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Cette année, nous avons également progressé dans nos capacités d'adaptation aux risques climatiques, grâce à une analyse détaillée des scénarios climatiques, qui nous a aidés à cerner les principaux risques, leur probabilité et leurs impacts dans différents scénarios de réchauffement. En outre, nous avons repris le dragage dans le havre de Toronto, ce qui aidera la ville à renforcer sa résilience aux risques d'inondation en retirant 30 000 à 60 000 m³ de sédiments du chenal Keating.



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

En 2024, PortsToronto a continué à travailler avec ses partenaires de l'Université de Toronto pour soutenir des programmes existants tels que le programme Trash Trapping, qui utilise un réseau de pièges à déchets (WasteSharks, Seabins, LittaTraps) pour capturer et détourner plus de 600 kg de microplastiques et de débris non organiques des eaux du lac Ontario. Il s'agit notamment de granulés de plastique, de morceaux de mousse provenant de contenants alimentaires et de travaux de construction, de bouchons de bouteilles en plastique, de mégots de cigarettes et de plus de 100 000 petits morceaux de plastique.

Enfin, l'investissement communautaire est un élément important de nos efforts en matière d'ESG et consiste à soutenir de nombreuses organisations, notamment Hope Air, le Waterfront Neighbourhood Centre, Aloha Toronto, le Redpath Waterfront Festival, The Bentway et Swim Drink Fish. Nous avons également organisé deux événements marquants destinés à inviter la communauté à en savoir plus sur nos activités. Doors Open Toronto, qui a accueilli plus de 12 000 visiteurs, a permis aux gens de découvrir les coulisses de l'aéroport YTZ et d'en apprendre davantage sur son fonctionnement et sa riche histoire. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a également accueilli la première édition de Girls Take Flight, qui a permis à plus de 3 700 femmes, filles et groupes sous-représentés de découvrir les carrières dans l'aviation et l'aérospatiale lors d'un événement unique en son genre.

Notre engagement envers nos communautés se reflète également dans le travail que nous accomplissons pour entretenir et améliorer les infrastructures essentielles. Au cours de l'année visée par le rapport, nous avons lancé un certain nombre d'initiatives en matière d'accessibilité qui rendront nos unités opérationnelles

et notre organisation plus accueillantes, plus inclusives et plus accessibles, ce qui nous permettra de mieux servir les personnes de toutes capacités. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est également membre du programme Hidden Disabilities Sunflower, qui veille à ce que les personnes ayant des handicaps invisibles bénéficient du temps et du soutien dont elles ont besoin pendant leurs déplacements, et ce, en toute discrétion.

En tant qu'organisation, PortsToronto a toujours considéré son impact et sa valeur de manière holistique. Nous cherchons à comprendre et à répondre aux besoins de nos parties prenantes dans tout ce que nous faisons, qu'il s'agisse de nos efforts d'engagement communautaire, de notre stratégie ESG ou de nos opérations quotidiennes. Cette année, nous aspirons à faire progresser cette approche holistique en présentant notre tout premier rapport intégré annuel, qui offre une vue d'ensemble de nos performances en 2024 sur les plans financier et non financier.

Je tiens à remercier les employés de PortsToronto, qui jouent un rôle essentiel dans le succès continu de notre organisation. Je tiens également à saluer notre conseil d'administration, qui a fourni des conseils et des orientations afin de garantir que notre organisation soit bien positionnée pour continuer à avoir un impact positif.

Je tiens à féliciter notre ancienne présidente du conseil d'administration, Sandra Pupatello, qui a quitté le conseil en mars dernier après avoir été nommée au Sénat canadien. Je souhaite la bienvenue à notre nouvelle présidente, Jane McKenna, qui siège à notre conseil d'administration depuis deux ans et qui mettra son expérience et son expertise considérables au service de l'organisation dans les années à venir.



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Je tiens également à remercier nos parties prenantes et nos partenaires commerciaux, notamment le personnel et les élus de la Ville de Toronto, l'équipe de Transports Canada, nos partenaires aéroportuaires tels que Porter Airlines, Air Canada, Nieuport et Stolport, les promoteurs immobiliers et les organismes tels que Waterfront Toronto, la Toronto and Region Conservation Authority (TRCA), CreateTO, la WBIA et la Première Nation des Mississaugas de Credit.

Avec une histoire qui s'étend sur plus d'un siècle, PortsToronto a survécu à deux guerres mondiales, à une pandémie mondiale, à de nombreuses récessions économiques et à diverses catastrophes naturelles.

Nous avons également été témoins de l'avènement de la technologie, de l'évolution de l'aviation et de l'apparition de réformes sociales de grande envergure.

Malgré tout, PortsToronto a surmonté les défis et optimisé les possibilités pour assurer la pérennité et la croissance de son activité. L'année 2024 a été une année relativement stable, les bouleversements liés à la pandémie devenant un souvenir encore plus lointain. Face aux incertitudes politiques qui nous attendent en 2025, PortsToronto fera ce qu'elle a toujours fait : se préparer à affronter la tempête. Elle le fera grâce à sa solide assise financière et à son engagement à remplir sa mission et à relever les défis et saisir les occasions qui se présenteront afin de servir la communauté et le pays dans lesquels elle opère.



RJ Steenstra

*Président et chef de la direction
PortsToronto*



À PROPOS DE CE RAPPORT

La vision de PortsToronto, « Le transport réinventé », 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. Nous sommes conscients que ces engagements vont de pair pour nous permettre de progresser vers un avenir équitable, durable et prospère. Notre premier rapport annuel intégré s'appuie sur notre engagement à considérer nos impacts, notre stratégie et nos actions de manière globale et présente nos résultats financiers et notre rendement en matière d'ESG pour 2024.

Le présent rapport détaille le rendement des unités opérationnelles de PortsToronto, c'est-à-dire sur l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, le Port de Toronto et la Marina de l'avant-port (MAP), ainsi que sur nos biens immobiliers et notre siège social torontois. Il présente nos états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) et notre rendement non financier conformément aux normes de la Global Reporting Initiative (GRI). Nous nous appuyons également sur les principes directeurs énoncés dans le cadre de préparation de rapports intégrés pour mettre en évidence notre création de valeur globale.

Les sujets abordés dans ce rapport ont été jugés par les principales parties prenantes de PortsToronto comme étant d'une importance élevée et très élevée pour l'organisation, à travers un processus formel de mobilisation des parties prenantes et d'évaluation de l'importance relative. Les renseignements divulgués dans ce rapport mettent en évidence notre rendement entre le 1er janvier et le 31 décembre 2024, avec une comparaison avec le rendement des années précédentes, le cas échéant.

Ce rapport et les éléments d'information qu'il contient ont été préparés en collaboration avec les intervenants internes clés de l'organisation. Les états financiers ont été vérifiés de manière indépendante par Deloitte LLP conformément aux normes Normes comptables IFRS telles que publiées par l'International Accounting Standards Board (« IASB »). Une vérification a été effectuée afin d'obtenir également une assurance raisonnable à l'égard des certificats d'électricité verte de Bullfrog Power, notre fournisseur d'énergie renouvelable.

Si vous avez des commentaires ou des questions au sujet du présent rapport, n'hésitez pas à nous les envoyer directement à l'adresse suivante : communications@portstoronto.com

« La préparation de rapports intégrés n'est pas simplement un cadre, mais le reflet de notre engagement en faveur de pratiques opérationnelles responsables. Alors que nous célébrons la dixième année de notre parcours en matière de rapports ESG, notre transition vers la production de rapports intégrés reflète notre conviction que la durabilité et la réussite commerciale sont profondément liées. Notre premier rapport intégré vise à fournir une vue d'ensemble de nos activités et de nos efforts pour créer de la valeur sur le triple résultat les personnes, la planète et le raison d'être. »

- Juhi Matta, Gestionnaire principale, Environnement, sociale et gouvernance (ESG)

LES PERSONNES.
LA PLANÈTE.
RAISON D'ÊTRE.



POINTS SAILLANTS

81,3 MILLIONS
DE DOLLARS

Chiffre d'affaires consolidé,
en hausse par rapport à
71,1 millions de dollars en 2023.

29 MILLIONS DE DOLLARS

Bénéfice consolidé avant intérêts, impôts,
dépréciation et amortissement.



18 000

Passagers accueillis à Toronto
sur 34 navires de croisière.



1 MILLION
DE DOLLARS+

Investissement communautaire.

19,7 MILLIONS DE DOLLARS

Investissements en capital dans les biens et
équipements, en hausse par rapport à 13 millions
de dollars en 2023.



2 MILLION+

Passagers desservis par l'Aéroport
Billy Bishop de Toronto en 2024.



L'Aéroport Billy Bishop de Toronto
nommé meilleur aéroport du
Canada dans le rapport Airhelp
Score 2024.



airport
carbon
accredited

Accréditation carbone
aéroportuaire niveau 1 obtenue.

LES PERSONNES.
LA PLANÈTE.
RAISON D'ÊTRE.



642 KG

Déchets anthropiques détournés
du lac Ontario grâce au programme
de piégeage des déchets.



7,62 tCO₂e

Émissions directes de GES
(Scope 1 et 2) par employé
à temps plein.



88 POUR CENT

Un personnel fier de travailler à
PortsToronto.



55 POUR CENT

Les passagers qui marchent, font du vélo, prennent la
navette ou les transports en commun depuis l'aéroport.



4 741

Vols d'évacuation sanitaire opérés
par la base d'Ornge à YTZ.



2,500+

Heures de formation dispensées
à notre personnel.



2 MILLIONS DE TONNES MÉTRIQUES

Marchandises livrées au port, retirant environ 51 000
camions de 40 tonnes de la route.



92 POUR CENT

Taux de satisfaction de la clientèle
du personnel de la Marina
de l'avant-port.

À PROPOS DE PORTSTORONTO

Cela fait plus de 110 ans que PortsToronto joue un rôle essentiel pour le développement de la ville, en innovant, en créant des liens, en jouant un rôle de protection, de collaboration et de moteur économique – et contribue ainsi au dynamisme de la ville de Toronto telle qu'on la connaît aujourd'hui.

La vision « **Le transport réinventé** » de PortsToronto reflète notre engagement constant présentant de multiples facettes pris à l'égard des collectivités au sein desquelles nous vivons et travaillons. Notre vision appelle à un changement transformateur et nous aide à progresser dans notre mission qui consiste à fournir des solutions audacieuses en matière de connectivité, de possibilités économiques et de qualité de vie. Nous nous engageons à favoriser le développement de collectivités fortes, saines et viables, et avons investi depuis 2009 plus de 30 millions de dollars dans des initiatives de bienfaisance et des programmes environnementaux qui profitent aux communautés installées le long du secteur riverain de Toronto et ailleurs.

PortsToronto possède et exploite l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, qui a accueilli près de 2 millions de passagers chaque année; la Marina de l'avant-port, l'une des plus grandes marinas en eau douce au Canada; ainsi que le terminal maritime 52, qui propose aux entreprises des services de transport, de distribution, d'entreposage et de conteneurs au Port de Toronto.

NOTRE VISION

Le transport réinventé.

NOTRE OBJECTIF

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

Nous parlons de **solutions audacieuses** 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.

Nous évoquons les **possibilités économiques** pour souligner 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 VALEURS



AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

Depuis son ouverture en 1939, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est devenu un aéroport primé, de renommée mondiale, qui offre à ses deux millions de passagers annuels un accès pratique au départ et à destination de la plus grande ville du Canada. Situé sur l'île de Toronto, à seulement quelques minutes du centre-ville, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto dessert plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, et propose des possibilités de correspondance pour plus de 100 destinations internationales grâce aux réseaux de ses compagnies aériennes. Porte d'entrée essentielle pour le transport qui facilite le tourisme, le commerce et la connectivité des résidents de la Ville de Toronto, l'aéroport offrira une installation de prédédouanement pour les États-Unis en 2025, comme mentionné précédemment, un avantage certain pour les voyageurs à destination des États-Unis.

Moteur essentiel de l'économie de Toronto, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto génère au total 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. Cela fait 85 ans qu'il dessert la communauté depuis son remarquable site dans le secteur riverain torontois, où il facilite l'accès de la population ontarienne aux soins de santé essentiels en servant de base à des services d'évacuation médicale travaillant avec les hôpitaux de la région.

Déterminé à concrétiser sa vision d'avenir en adoptant un mode de fonctionnement plus propre, plus écologique et plus silencieux, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est déjà réputé pour l'expérience de voyage unique qu'il propose, ainsi que pour son efficacité et son service à la clientèle exceptionnels – ce qui lui a valu de remporter une multitude de prix d'excellence environnementale et de prix attribués en fonction de l'avis des passagers.

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT



PORT DE TORONTO

Moteur puissant 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 440 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 marchandises transitent chaque année par le Port de Toronto, qui fournit le sucre pour notre café, le sel pour nos routes et les matières premières telles que le ciment, les granulats et l'acier, qui soutiennent le secteur de la construction en plein essor à Toronto. Le Port de Toronto sert également de porte d'entrée pour les croisières, ayant accueilli 18 000 passagers sur 34 navires de croisière en 2024, et de plaque tournante pour la production cinématographique et télévisuelle sur le front de mer emblématique de Toronto.



MARINA DE L'AVANT-PORT

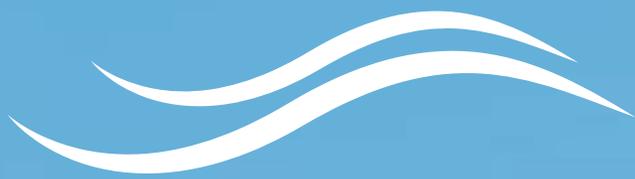
Située juste à l'extérieur du havre de Toronto et à quelques pas de la réserve naturelle du parc Tommy Thompson, la MAP est depuis 35 ans l'endroit idéal pour se déconnecter momentanément de la vie urbaine sans trop s'éloigner du très animé centre-ville. Comptant parmi les plus grandes marinas d'eau douce de la province, la MAP est dotée de plus de 620 postes très larges pouvant accueillir des bateaux mesurant jusqu'à 90 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.

Marina DE L'AVANT-PORT



BIENS ET ACTIFS IMMOBILIERS

Nos biens et actifs immobiliers comprennent les propriétés situées au 5, quai Queens Ouest et sur la jetée 6, Yonge Street Slip, la Marina de l'avant-port, certaines parties d'Ookwemin Minising et des terres portuaires, ainsi que divers lots d'eau et de terrains le long du secteur riverain. Ces propriétés sont données à bail à d'autres entreprises, et certaines présentent un potentiel de réaménagement.



BIENS ET ACTIFS IMMOBILIERS

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

Notre objectif, « **Proposer des solutions audacieuses pour accroître la connectivité, les possibilités économiques et la qualité de vie** » reflète notre engagement à multiples facettes à l'égard des collectivités au sein desquelles nous vivons et travaillons. Il témoigne de l'importance que revêtent pour nous la gérance de l'environnement, le bien-être communautaire et la bonne gouvernance – des aspects qui sont au cœur de notre vision du « **transport réinventé** ».

Forts de notre expérience au service de la ville de Toronto et d'une gouvernance d'entreprise solide, nous avons entrepris un processus de planification stratégique en 2023. Un plan stratégique quinquennal a été élaboré pour orienter les futurs plans d'affaires annuels et intégrer de manière transparente les priorités stratégiques aux plans annuels des services et des unités opérationnelles.

Le processus de planification stratégique a commencé par la définition de notre objectif, qui est de « **proposer des solutions audacieuses pour accroître la connectivité, les possibilités économiques et la qualité de vie** ». Cet objectif fondé sur nos valeurs est intégré au fonctionnement de nos unités opérationnelles et de nos différents services, l'idée étant d'établir les priorités stratégiques clés susceptibles de nous aider à concrétiser notre vision.

1. ACCÉLÉRER SUR LA VOIE DU SUCCÈS ÉCONOMIQUE ET DE LA RÉUSSITE EN AFFAIRES

Tirer parti des ressources, de l'expertise et de l'emplacement de PortsToronto pour accélérer la croissance économique et soutenir les communautés que nous servons en proposant des installations, des services et des produits adéquats.

2. BÂTIR UNE « COMMUNAUTÉ RIVERAINE UNIE » ET Y JOUER UN RÔLE DE PREMIER PLAN

Unifier la zone du secteur riverain afin de créer une collectivité cohésive, inclusive et dynamique au cœur de Toronto.

3. RÉALISER UNE EXCELLENCE PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE

Faire preuve d'une excellence opérationnelle en misant sur des processus simplifiés, des décisions fondées sur les données, des technologies de pointe et une approche favorisant l'efficacité.

4. PROMOUVOIR DES SOLUTIONS PLUS ÉCOLOGIQUES, PLUS SILENCIEUSES ET NOVATRICES EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Façonner l'avenir du transport de manière durable, novatrice et prospective.

5. RENDRE LES GENS ET LES LIENS PLUS FORTS

Entretenir une culture de l'excellence, de l'inclusivité et du bien-être au sein de l'organisation et de la communauté.



STRATÉGIE ESG

Formalisée en 2024, notre stratégie ESG s'inspire de notre vision « Le transport réinventé ». Elle sert de cadre à notre personnel pour examiner les impacts de l'organisation de manière globale, en mettant l'accent sur l'interdépendance entre nos performances financières et non financières. Reconnaissant que l'ESG concerne toutes les fonctions, notre stratégie cerne les ressources, les activités et les principes qui nous aideront à continuer à créer de la valeur partagée sur le triple résultat.

LES PERSONNES.
LA PLANÈTE.
RAISON D'ÊTRE.

LE TRANSPORT RÉINVENTÉ

DIMENSIONS	ENTRÉES	FACILITEURS	RÉSULTATS ET IMPACTS
Capital financier	<ul style="list-style-type: none"> Budgets opérationnels Financement des investissements Dette 	<p>Ensemble de politiques</p> <p>Engagement des parties prenantes</p> <p>Nos valeurs</p> <p>Systèmes de données et de surveillance</p> <p>Associations industrielles et commerciales</p>	<ul style="list-style-type: none">  Revenu net
Capital naturel	<ul style="list-style-type: none"> Utilisation d'énergies renouvelables Programme de piégeage des déchets Biens et matériaux utilisés 		<ul style="list-style-type: none">  Zéro émission de carbone  Zéro déchet
Capital manufacturé	<ul style="list-style-type: none"> Installations, immobilisations corporelles Programme d'investissement Infrastructure numérique 		<ul style="list-style-type: none">  Installations résilientes  Accessibilité  Impact indirect
Capital social et relationnel	<ul style="list-style-type: none"> Investissement communautaire Communauté et clients Engagement 		<ul style="list-style-type: none">  Licence sociale d'exploitation
Capital humain	<ul style="list-style-type: none"> Apprentissage et développement Santé et sécurité Équité, diversité et inclusion 		<ul style="list-style-type: none">  Employeur de choix  Zéro accident
Capital intellectuel	<ul style="list-style-type: none"> Renforcement des capacités internes Innovation Numérisation et cybersécurité 		<ul style="list-style-type: none">  Entreprise résiliente

GOVERNANCE

Nous nous appuyons sur un cadre de gouvernance d'entreprise solide pour nous aider à rester fidèles à notre objectif et à progresser dans notre parcours de création de valeur. Notre cadre de gouvernance est conçu pour promouvoir les plus hauts niveaux de transparence, de conformité et de responsabilité, et s'appuie sur notre valeur fondamentale d'intégrité.

STRUCTURE DE GOUVERNANCE

Dans le cadre d'une stratégie élaborée par le gouvernement fédéral pour moderniser l'administration des ports, l'Administration portuaire de Toronto – aujourd'hui menant ses activités 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 placés sous 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 elle 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 l'Ontario 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 2024, 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.

NOTRE LEADERSHIP

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.

NOTRE CONSEIL EN 2024



100 %

TAUX MOYEN DE PARTICIPATION AUX RÉUNIONS DU CONSEIL



75 %

REPRÉSENTATION DES FEMMES DANS NOTRE CONSEIL

Conseil d'administration



Jane McKenna, Présidente
représentante de la province
et présidente du conseil
d'administration



Hellen Siwanowicz
représentante
du gouvernement
fédéral



Thomas Ruth
représentant
du gouvernement
fédéral



Robin Pilkey
représentante de la Ville de Toronto



Haute direction



Roelof-Jan (RJ)
président et chef
de la direction



John Peellegoda
premier vice-président et
directeur des finances
et vice-président principal de
la stratégie



Will Ramjass
directeur juridique
et vice-président principal,
Immobilier



Deborah Wilson
vice-présidente,
Communications et
Relations publiques



Bojan Drakul
vice-président, Infrastructure,
Planification et Environnement



Warren Askew
vice-président, Aéroport



Captain Satinder Singh
vice-président, Marine



Kelly McDonald
directrice principale,
Ressources humaines



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

GOVERNANCE

COMITÉS PERMANENTS

Le conseil d'administration de PortsToronto dispose de quatre comités permanents qui orientent son processus décisionnel.

Comité de la vérification et des finances

Le Comité de la vérification et des finances aide le conseil d'administration à assurer l'intégrité du processus de communication de l'information financière de PortsToronto, ainsi que l'intégrité du système de contrôles internes mis en place au sein de l'organisation à l'égard des rapports financiers et de la conformité de la comptabilité. Il permet de contrôler la conformité juridique et réglementaire, la vérification interne et tout ce qui concerne les systèmes de rapports financiers et la gestion du risque.

Comité de la gouvernance et des ressources humaines

Le Comité de la gouvernance et des ressources humaines a principalement pour objet d'aider le conseil d'administration à traiter les questions liées à la gouvernance d'entreprise, aux ressources humaines et à la rémunération. Il communique également avec les groupes d'utilisateurs afin de faciliter les mises en candidature des administrateurs.

Comité des communications et de la sensibilisation

Le Comité des communications et de la sensibilisation s'efforce d'aider le Conseil à gérer tout ce qui a trait aux stratégies de communication et au travail d'approche communautaire de PortsToronto.

Comité de la retraite

Le Comité de la retraite gère les régimes de retraite de PortsToronto, et soumet au conseil d'administration des recommandations relativement aux questions connexes.

GESTION DES RISQUES DE L'ENTREPRISE

En 2023 et 2024, nous avons procédé à une réévaluation officielle des risques afin de passer en revue, d'évaluer et de classer par ordre de priorité les risques susceptibles d'affecter notre capacité à atteindre nos objectifs stratégiques entre 2024 et 2028. Notre processus d'évaluation des risques de l'entreprise est décrit ci-dessous.

Ce processus nous a permis de cerner neuf risques critiques et trois risques importants auxquels notre organisation était confrontée pendant la période d'évaluation. Les principaux risques étaient répartis dans les six catégories suivantes : risques financiers, opérationnels, ESG, stratégiques, liés aux talents et technologiques. Pour chaque risque déterminé, nous avons évalué la tendance du risque, la contrôlabilité, la vitesse et l'impact, ainsi que les options de réponse potentielles. Toutes ces données ont été utilisées pour examiner ou formuler des plans de gestion des risques pour les 12 principaux risques, qui ont ensuite été attribués à un responsable pour supervision.



« La détermination de l'état actuel et futur souhaité de notre niveau de maturité en matière de GRE a été inestimable pour renforcer nos processus de gestion des risques. Évoluant dans un secteur complexe et en constante évolution, PortsToronto doit absolument continuer à progresser vers une gestion stratégique des risques, qui place les discussions sur les risques au cœur des différents aspects des activités de l'organisation. Alors que nous nous efforçons d'améliorer nos capacités de gestion des risques, nous continuons à nous appuyer sur notre culture du risque, notre cadre politique, nos capacités de surveillance et de production de rapports, et à combler les lacunes qui y sont présentes. »

- Will Ramjass, directeur juridique et vice-président principal, Immobilier

ÉTHIQUE DES AFFAIRES ET CONFORMITÉ

La conformité réglementaire est une pierre angulaire de notre organisation. Nous veillons à faire preuve d'un comportement éthique dans le cadre de nos relations avec chaque groupe d'interlocuteurs. Les potentielles recrues se voient remettre une copie du texte des principales politiques de l'entreprise, et doivent s'engager à respecter ces politiques pendant la durée de leurs fonctions. Une fois embauchés, tous les employés permanents reçoivent une formation axée notamment sur la santé et la sécurité au travail, le harcèlement et la violence sur le lieu de travail, les matières dangereuses et les attentes comportementales générales.

ENSEMBLE DE POLITIQUES

Notre cadre des politiques organisationnelles sert de principale mesure de gestion des risques pour notre organisation. Il définit nos engagements organisationnels et nos attentes à l'égard de notre personnel, les conséquences de la non-conformité et les mécanismes à actionner pour obtenir conseils et soutien.

Cette année, nous avons mis en place une politique ESG qui sert de cadre à notre personnel pour intégrer la responsabilité environnementale et sociale dans leur prise de décision. La politique ESG est basée sur les résultats de notre évaluation de la matérialité et couvre des sujets tels que, mais sans s'y limiter, l'énergie et les émissions, l'eau, la gestion des déchets et des effluents, les droits de l'homme, l'accessibilité, la gestion du bruit, la mobilisation des parties prenantes et la transparence.

QUELQUES POLITIQUES

- Code de déontologie et d'éthique
- Énoncé en matière de santé et sécurité
- Politique de sensibilisation à la cybersécurité
- Politique sur le harcèlement en milieu de travail
- Politique sur les contributions à des œuvres, les dons et la promotion
- Politique d'achat
- Politique sur le délit d'initié
- Politique sur l'accueil
- Politique sur les lanceurs d'alerte



ÉVALUATION DE LA MOBILISATION DES INTERVENANTS ET DE L'IMPORTANCE RELATIVE

Le succès d'une organisation dépend de celui de ses parties prenantes, ce qui fait de l'engagement une étape fondamentale dans le processus de création de valeur. Conscients de cela, nous privilégions le dialogue ouvert avec nos principales parties prenantes, car cela nous permet de contextualiser nos plans, nos ambitions et nos stratégies, en tenant dûment compte de leurs points de vue, de leurs besoins et de leurs préoccupations. Nous utilisons un certain nombre de mécanismes formels et informels pour faciliter le dialogue avec nos parties prenantes et les servir au mieux de nos capacités.

Intervenants clés	Mécanismes de mobilisation	Fréquence de mobilisation	Sujets d'intérêt	
CLIENTS	<ul style="list-style-type: none"> Sondages sur la satisfaction de la clientèle Communication avec les médias et communication numérique Comité de liaison communautaire 	Tous les ans Tous les trois mois De façon continue	<ul style="list-style-type: none"> Sûreté et sécurité Confidentialité des données et cyber sécurité Innovation Accessibilité Continuité des activités 	<ul style="list-style-type: none"> Satisfaction de la clientèle Lutte contre les changements climatiques Gestion du bruit Eau et effluents Éthique des affaires
COLLECTIVITÉS ET ORGANISMES À BUT NON LUCRATIF	<ul style="list-style-type: none"> Comité de liaison communautaire Réunions de consultation Activités de mobilisation communautaire Communication avec les médias et communication numérique 	Tous les trois mois De façon continue	<ul style="list-style-type: none"> Collectivités locales Droits de la personne Droits des peuples autochtones Impact économique indirect Sûreté et sécurité Éthique des affaires Accessibilité 	<ul style="list-style-type: none"> Gestion des déchets Gestion de la réglementation et conformité réglementaire Énergie et émissions Lutte contre les changements climatiques Gestion du bruit Eau et effluents
EMPLOYÉS	<ul style="list-style-type: none"> Sondage sur l'engagement des employés Activités de mobilisation des employés Évaluations du rendement Séances de discussion ouvertes et réunions d'équipe internes Communication avec les médias et communication numérique 	Tous les ans De façon continue	<ul style="list-style-type: none"> Sûreté et sécurité Santé et sécurité au travail Confidentialité des données et cybersécurité Performance économique Droits de la personne Gestion des risques Éthique des affaires Accessibilité Continuité des activités Gestion de la réglementation et conformité réglementaire 	<ul style="list-style-type: none"> Énergie et émissions Engagement et satisfaction des employés Lutte contre les changements climatiques Diversité, équité et inclusion Apprentissage et perfectionnement Collectivités locales Eau et effluents Innovation
ORGANISMES PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> Réunions virtuelles et en présentiel Communication avec les médias et communication numérique Manifestations commerciales et événements de l'industrie 	De façon continue	<ul style="list-style-type: none"> Innovation Impact économique indirect Confidentialité des données et cybersécurité Performance économique Gestion des risques Éthique des affaires Continuité des activités 	<ul style="list-style-type: none"> Gestion de la réglementation et conformité réglementaire Satisfaction de la clientèle Énergie et émissions Lutte contre les changements climatiques Collectivités locales Gestion des déchets Eau et effluents Sûreté et sécurité

ÉVALUATION DE LA MOBILISATION DES INTERVENANTS ET DE L'IMPORTANCE RELATIVE

Intervenants clés	Mécanismes de mobilisation	Fréquence de mobilisation	Sujets d'intérêt
ENTREPRENEURS, CONSULTANTS ET FOURNISSEURS	<ul style="list-style-type: none"> Réunions virtuelles et en présentiel Réunions en ligne et hors ligne Communication avec les médias et communication numérique 	De façon continue	<ul style="list-style-type: none"> Santé et sécurité au travail Gestion des risques Éthique des affaires Continuité des activités Impact économique indirect Gestion de la réglementation et conformité réglementaire Énergie et émissions Gestion des déchets Eau et effluents
GOUVERNEMENT ET AUTORITÉS DE RÉGLEMENTATION	<ul style="list-style-type: none"> Défense des politiques publiques Manifestations commerciales et événements de l'industrie 	Selon les besoins	<ul style="list-style-type: none"> Sûreté et sécurité Confidentialité des données et cybersécurité Gestion du bruit Impact économique indirect Droits des peuples autochtones Droits de la personne Gestion des risques Éthique des affaires Continuité des activités Gestion des déchets Gestion de la réglementation et conformité réglementaire Énergie et émissions Lutte contre les changements climatiques

COMITÉ DE LIAISON COMMUNAUTAIRE

Le Comité de liaison communautaire (CLC) est un pilier essentiel de nos efforts pour être un bon voisin pour les résidents des environs de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Créé en 2010, le CLC se réunit tous les trimestres, offrant à ses membres une plateforme pour exprimer leurs questions ou leurs préoccupations, et leur permettant de rester informés des développements opérationnels qui pourraient les concerner.

Outre le personnel de PortsToronto, le comité comprend des représentants de groupes communautaires du quartier, d'entreprises et de parties prenantes locales, de conseillers municipaux locaux et de membres des parlements provincial et fédéral. D'autres invités sont conviés, si nécessaire, et les réunions trimestrielles sont ouvertes au public. Le CLC s'est réuni quatre fois en 2024. Les procès-verbaux des réunions, rédigés par un expert-conseil tiers, sont publiés sur le site Web de PortsToronto.

SOUS-COMITÉ DE GESTION DU BRUIT (SUBDIVISION DU CLC)

Fin 2017, un sous-comité de gestion du bruit, relevant du Comité de liaison

communautaire, 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. Ce sous-comité spécialiste du bruit est constitué de trois membres de la communauté, de deux membres du personnel de PortsToronto, d'un membre du personnel de la Ville de Toronto et d'un médiateur indépendant. Le comité, qui s'est réuni deux fois en 2024, est coprésidé par un représentant de la communauté et un représentant de PortsToronto.

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 Commission de transport de Toronto.

ROCK BASS

Des élèves de l'école élémentaire Island Public/Natural Science School du Conseil scolaire du district de Toronto ont fait travailler leurs méninges pour trouver un nom – The Rock Bass – au nouveau navire de relevés bathymétriques hybride fourni par PortsToronto.



ÉVALUATION DE LA MOBILISATION DES INTERVENANTS ET DE L'IMPORTANCE RELATIVE

CONSULTATION ET MOBILISATION

PortsToronto collabore avec plusieurs organismes gouvernementaux, entreprises, organisations à but non lucratif et communautés pour améliorer le secteur riverain de Toronto. Les membres de notre personnel participent à de nombreux comités et associations qui œuvrent à la promotion de l'industrie et du commerce, à la protection et à la revitalisation du secteur riverain, ainsi qu'à la durabilité. PortsToronto est également membre de plusieurs comités consultatifs composés de propriétaires fonciers et d'intervenants concernés par différents projets (plan de revitalisation du secteur riverain au niveau du quai Bathurst, étude portant sur le remaniement du réseau de transport en commun dans le secteur riverain, plan directeur visant les cours d'école du secteur riverain, plan directeur visant les îles de Toronto, cadre de planification concernant les terrains portuaires, etc.).

De plus, le personnel de PortsToronto fournit un soutien technique à plusieurs organismes et comités dans le cadre de divers projets, parmi lesquels le projet de protection des terrains portuaires contre les inondations et d'infrastructures habilitantes, le projet visant les espaces publics des terrains portuaires et la rivière, ou encore le projet de contrôle de l'érosion de la pointe Gibraltar. Nous soutenons par ailleurs dans son travail Aquatic Habitat Toronto, une association née en 2003 d'un partenariat entre des organismes visant à améliorer l'habitat aquatique dans le secteur riverain de Toronto.

ainsi office de pont entre les cultures. PortsToronto encourage les visiteurs à découvrir le patrimoine des peuples autochtones et favorise une meilleure compréhension du territoire sur lequel nous cohabitons.

PLAN D'ACTION POUR LA VÉRITÉ ET LA RÉCONCILIATION

PortsToronto a toujours pris au sérieux son devoir de consultation, en reconnaissant l'histoire du territoire sur lequel nous opérons et les impacts de notre organisation sur les groupes des Premières Nations, y compris les populations autochtones urbaines. Nous nous référons aux accords de protocole de consultation des Premières Nations avec le gouvernement fédéral pour guider nos efforts de mobilisation et de consultation.

Nous rencontrons régulièrement la Première Nation des Mississaugas de Credit et présentons nos programmes d'investissement annuels afin de cerner et d'atténuer tout impact négatif potentiel sur les droits ancestraux ou issus de traités. Depuis 2023, nous avons également noué une relation avec la Première Nation des Six Nations de la rivière Grand, que nous tenons informée de tous les projets et développements pertinents.



SHAGI

Le terminal des navires de croisière du Port de Toronto accueille désormais Shagi, une fresque murale dynamique réalisée par l'artiste anishinabek Que Rock. Ce symbole fort de la culture autochtone accueille les visiteurs et les navires qui passent par le passage Est et pénètrent dans le havre de Toronto, faisant dans le havre de Toronto, véritable pont entre les cultures, encourage les visiteurs à découvrir le patrimoine autochtone et à approfondir leur appréciation du territoire que nous partageons tous.



ÉVALUATION DE LA MOBILISATION DES INTERVENANTS ET DE L'IMPORTANCE RELATIVE

ÉVALUATION DE L'IMPORTANCE RELATIVE

Le processus d'évaluation de l'importance relative nous aide à mieux adapter nos divulgations et notre stratégie ESG aux besoins de nos parties prenantes. Nous avons réalisé notre première évaluation de l'importance relative en 2023 et avons l'intention de la mettre à jour tous les trois ans ou lorsque cela s'avère nécessaire en raison de l'évolution de nos activités ou du contexte macroéconomique. Les sujets ESG déterminés comme étant d'une importance élevée et très élevée pour nos parties prenantes, qui ont été interrogés dans un échantillon représentatif en 2023, ont été utilisés pour éclairer notre stratégie ESG et constituent la base de ce rapport. Nous avons déterminé ces sujets comme suit :

Dresser une longue liste des enjeux ESG en tenant compte des avis extérieurs et des résultats de l'examen par les pairs

Interroger les principales personnes concernées sur l'importance relative de chaque enjeu

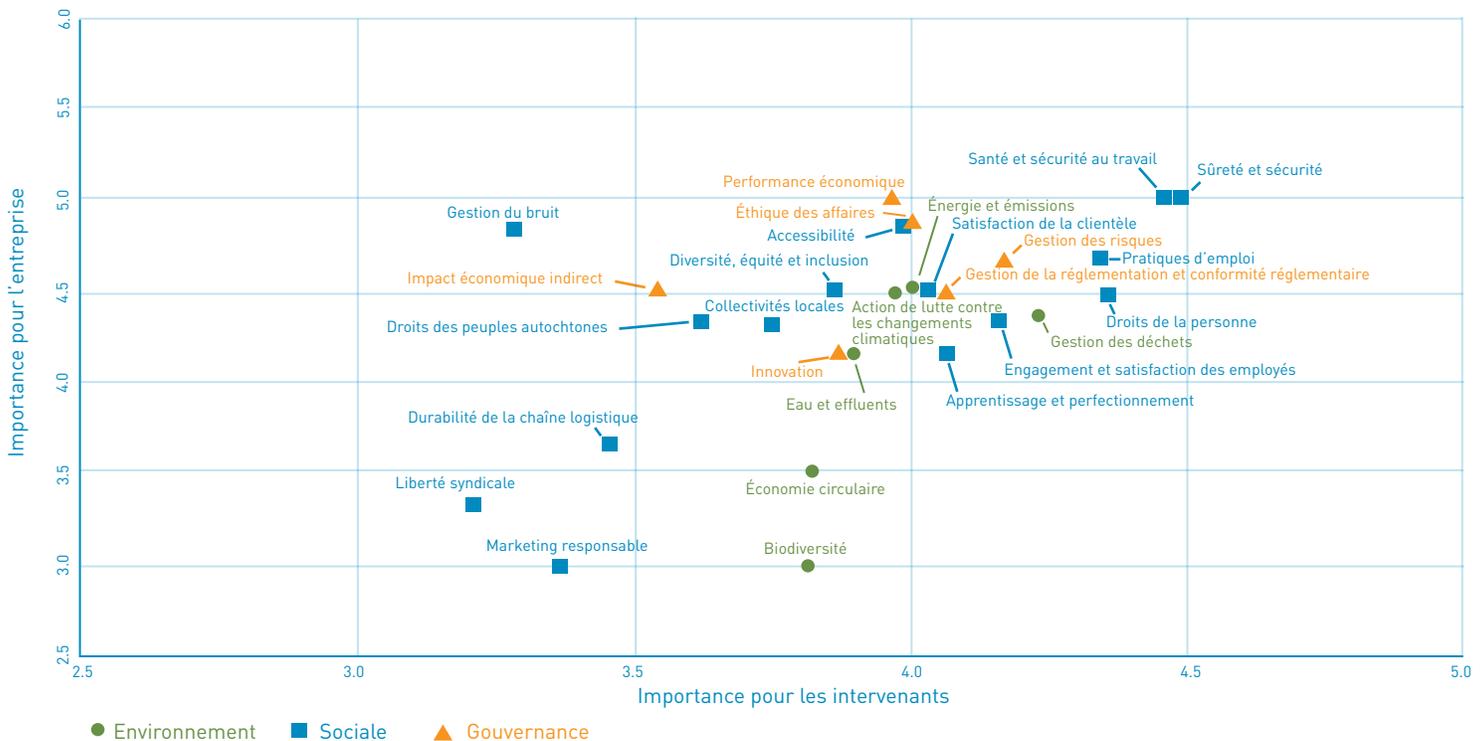
Interroger notre équipe de la haute direction sur l'importance de chaque enjeu pour notre entreprise

Analyser les avis des personnes concernées

Utiliser les évaluations pour créer une matrice de l'importance relative

Relier les enjeux de haute et très haute importance aux normes de présentation de l'information de la GRI dans notre rapport

MATRICE DE L'IMPORTANCE RELATIVE



L'annexe A détaille la manière dont ces questions importantes ont façonné le contenu de ce rapport.

PORTS TORONTO

LES PERSONNES.



GESTION DU CAPITAL SOCIAL ET RELATIONNEL



Élever et inspirer nos parties prenantes est un élément essentiel de nos efforts pour être un bon voisin. C'est également un impératif commercial, car le renforcement de nos communautés et de nos relations contribue à renforcer l'économie locale et nationale, ainsi que les bases d'utilisateurs et de talents qui nous aident à prospérer. Nous nous efforçons de faciliter un dialogue ouvert et bidirectionnel avec nos clients, nos communautés, nos partenaires, les agences gouvernementales et les autres parties prenantes, et nous collaborons avec les parties prenantes et les organisations riveraines pour contribuer au bien-être de notre région.

INVESTISSEMENT COMMUNAUTAIRE

Nous sommes conscients du fait qu'une organisation ne peut réussir que si ses communautés le peuvent aussi. Nos communautés et nos parties prenantes ont joué un rôle essentiel dans notre succès, et nous nous efforçons de leur rendre la pareille en investissant dans des programmes qui leur seront bénéfiques. Nous soutenons essentiellement l'éducation, les activités sportives, récréatives, artistiques et culturelles, de manière à aider les jeunes et les familles et à créer un environnement plus sain le long du secteur riverain de Toronto.

Nos employés participent depuis longtemps à nos initiatives de responsabilité sociale d'entreprise, en donnant de leur temps pour aider nos communautés. Cette année, nous avons lancé un programme pilote de dons de contrepartie pour tous les employés en 2024 afin d'amplifier notre impact et d'encourager les employés à soutenir des organisations en phase avec notre stratégie de parrainage d'entreprise.

« Nous cherchons toujours des moyens d'avoir un impact positif plus important sur nos communautés. Je suis fier de notre programme de dons jumelés et de la participation enthousiaste de notre personnel. Ensemble, notre organisation et nos employés ont contribué à hauteur de 3 000 dollars à des causes telles que l'autonomisation des jeunes, la sécurité alimentaire et la durabilité environnementale par le biais de ce programme en 2024, en plus d'investissements d'une valeur de d'un million de dollars dans des initiatives communautaires et environnementales. »

- Deborah Wilson,
vice-présidente, Communications
et Relations publiques



NETTOYAGE POUR LE JOUR DE LA TERRE

Nos employés de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ont été rejoints par le personnel de Nieuport Aviation, Porter Airlines, Bee-Clean et Stolport pour marquer le Jour de la Terre en participant à un nettoyage dans le quartier de Little Norway Park dans le cadre de l'initiative Clean Toronto Together 2024 de Live Green Toronto.



GESTION DU CAPITAL SOCIAL ET RELATIONNEL

Girls Take Flight à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

L'événement Girls Take Flight vise à éliminer les obstacles et à encourager les filles et les membres de groupes sous-représentés à poursuivre leurs rêves dans les domaines intéressants que sont l'aviation et l'aérospatiale. Activités pratiques, expositions interactives et discours inspirants de professionnels de l'industrie permettront au public d'acquérir de précieuses connaissances et d'entrevoir des perspectives de carrières enrichissantes.

En septembre 2024, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a eu le plaisir d'accueillir plus de 3 700 participantes à son événement inaugural Girls Take Flight, un événement passionnant conçu pour inspirer et responsabiliser les filles. Cet événement unique a réuni 32 organisations dans le hall d'exposition, 12 conférenciers inspirants, 14 avions exposés (dont des visites d'un Dash-8 Q400 de Porter Airlines), et a offert des vols d'exploration gratuits à 100 jeunes femmes et filles.

Compétition de traction d'avion Haul for Hope – Vols d'espoir

Il s'agit d'un événement unique au cours duquel des équipes composées de 10 personnes au maximum se réunissent pour tirer un avion de Porter Airlines de 67 000 livres sur une distance de 100 mètres. Ce défi symbolique reflète le parcours des patients de Vols d'espoir, qui doivent surmonter des obstacles géographiques pour accéder à des soins médicaux essentiels, et le rôle que jouent les communautés pour combler le fossé entre le domicile et l'hôpital. La deuxième

compétition annuelle de traction d'avion Haul for Hope organisée à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a permis de récolter plus de 100 000 dollars au profit de Vols d'espoir, un organisme dont la mission est d'assurer les déplacements et l'hébergement de familles dont les membres doivent se faire soigner loin de chez eux, mais n'en ont pas les moyens.



Girls Take Flight à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto



« Lorsque j'ai créé Girls Take Flight il y a dix ans, c'était parce que seulement six pour cent des pilotes étaient des femmes et que je voulais initier davantage de femmes et de jeunes filles à l'aviation. J'ai été ravie lorsque l'équipe de l'Aéroport Billy Bishop Toronto nous a contactés pour nous proposer de déplacer l'événement dans cet aéroport. C'était vraiment important pour moi de pouvoir faire en sorte que cet événement continu à se développer. »

- Lesly Page, Fondatrice, Girls Take Flight



Compétition de traction d'avion Haul for Hope – Vols d'espoir



GESTION DU CAPITAL SOCIAL ET RELATIONNEL



Portes ouvertes Toronto 2024

Nous avons ouvert les portes de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto dans le cadre de cet événement, qui invite le public à explorer gratuitement les bâtiments et les sites les plus appréciés de la ville. Plus de 12 000 visiteurs ont eu accès aux coulisses de l'aéroport et aux personnes qui en assurent le fonctionnement.

Le thème de cette année - Histoires cachées - consistait à raconter l'histoire de Toronto à travers ses nombreux passés et voix, et ne pouvait pas mieux tomber, puisque l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a célébré son 85^e anniversaire en 2024.

Des membres du personnel et des partenaires de l'aéroport étaient présents sur place pour répondre aux questions et donner aux visiteurs un aperçu unique des coulisses de cette infrastructure. L'événement comprenait également une exposition d'œuvres d'art publiques, une zone de rassemblement pour observer de près les opérations sur les pistes et les aéronefs, la possibilité d'explorer les véhicules ultramodernes de l'aéroport, y compris les camions de pompiers, une

diffusion en direct par Indie88, une exposition historique présentant des souvenirs de Billy Bishop, héros de la Première Guerre mondiale, ainsi que des expositions et des activités liées au thème de l'événement.

Programme CP24 CHUM Christmas Wish

Dans la région du Grand Toronto, le programme CP24 CHUM Christmas Wish s'inscrit dans la magie du temps des Fêtes comme l'un des principaux canaux de distribution de jouets pour les enfants dans le besoin. Avec nos partenaires d'Ornge et de Nieuport Aviation, nous avons donné des jouets et des cartes-cadeaux d'une valeur de plus de 11 000 dollars à la campagne 2024, qui marque notre sixième année consécutive de soutien à l'initiative.

Hanlan Boat Club

Situé sur les rives de l'avant-port de Toronto, le Hanlan Boat Club est un club d'aviron qui se consacre à inspirer et à soutenir les participants dans leur parcours d'aviron dans un environnement inclusif, sécuritaire et amusant au bord de l'eau. En 2024, PortsToronto a soutenu le camp d'été Pedal and Paddle du Hanlan Boat Club.

« Le Hanlan Boat Club était ravi d'avoir PortsToronto comme commanditaire de son camp d'été Hanlan-YMCA « Pagayer et pédaler » en 2024. La généreuse contribution de PortsToronto a non seulement permis de financer le bon fonctionnement du camp, mais a également permis d'offrir de nombreuses bourses d'études aux campeurs dont les familles rencontraient des difficultés financières. Sans le financement de PortsToronto, nous n'aurions pas pu offrir aux jeunes de la communauté la chance de profiter du bord de l'eau et d'apprendre à ramer, à faire du canoë, du kayak, du vélo et à nager dans l'avant-port. »

- Sunny Edmunds, directeur du Hanlan Boat Club

Portes ouvertes Toronto 2024



GESTION DU CAPITAL SOCIAL ET RELATIONNEL



Aloha Toronto

Aloha Toronto permet de rêver un peu d'Hawaï à Toronto, le temps d'une journée de plaisir sur l'eau organisée pour des personnes atteintes de troubles du spectre autistique. Tout au long de la journée, les participants à cet événement parrainé par PortsToronto prennent part à des ateliers de surf et de planche à pagaie.

Scientifiques à l'école

Susciter l'intérêt des enfants pour les sciences, la technologie, l'ingénierie et les mathématiques (STIM) dès leur plus jeune âge peut contribuer grandement à former la prochaine génération de chercheurs, de chefs de file et d'artisans du changement. PortsToronto soutient Scientifiques à l'école, une organisation caritative canadienne spécialisée dans l'enseignement des sciences, qui s'efforce de faire exactement cela en organisant des ateliers STIM dans les écoles du secteur riverain de Toronto.

Gala Stargaze – Réseau des professionnels noirs de l'aviation (RPNA)

Le RPNA s'efforce d'encourager et d'inspirer les jeunes Noirs à poursuivre des carrières dans des domaines tels que l'aviation et l'aérospatiale, et leur fournit le mentorat et le soutien nécessaires pour prospérer dans l'industrie. En 2024, PortsToronto a de nouveau parrainé le gala annuel Stargaze du RPNA, qui permet de recueillir des fonds pour sa cause, d'honorer les réalisations de ses membres et de ses alliés, et de célébrer la culture noire.

Mission To Seafarers du Sud de l'Ontario

Cette organisation apporte un soutien émotionnel et spirituel aux marins en s'occupant des victimes de la piraterie, en offrant une bouée de sauvetage à ceux qui sont bloqués dans des ports étrangers, ou simplement en fournissant un espace pour se détendre et accéder à une oreille attentive. Cette année, PortsToronto a continué à soutenir Mission to Seafarers du Sud de l'Ontario, dont le président et le président du conseil d'administration font également partie de notre équipe de direction.

Banque alimentaire Daily Bread

La sécurité alimentaire devient de plus en plus un sujet de préoccupation au Canada, et l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a organisé à l'aéroport une collecte de dons d'une durée d'un mois au profit de la banque alimentaire Daily Bread de Toronto. Les passagers et les employés ont recueilli 26 582 dollars pour les Torontois dans le besoin pendant les fêtes de fin d'année. En outre, le personnel de PortsToronto a eu l'occasion de faire du bénévolat à la banque alimentaire, ce qui lui a permis de comprendre concrètement comment ces dons sont utilisés pour faire la différence.

« L'Aéroport Billy Bishop soutient généreusement la banque alimentaire Daily Bread depuis 2021. Nous sommes profondément reconnaissants de leur engagement et de leur créativité dans la mobilisation du public pour soutenir les personnes confrontées à l'insécurité alimentaire. Qu'il s'agisse de collectes de fonds ou de dons d'espaces médiatiques pour sensibiliser le public à notre mission, ce partenariat s'est révélé inestimable. Grâce à ces initiatives, nous avons pu fournir plus de 65 000 repas aux Torontois dans le besoin. »

- Neil Hetherington, PDG,
Banque alimentaire
Daily Bread

Banque alimentaire Daily Bread



GESTION DU CAPITAL SOCIAL ET RELATIONNEL

17 PARTENARIATS POUR LA RÉALISATION DES OBJECTIFS



Sugar Shack TO

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto soutient ce festival hors du commun qui, pendant deux jours, met à l'honneur l'érable sous toutes ses formes à Sugar Beach, dans le secteur riverain torontois. Au programme : spécialités à l'érable, activités et ateliers interactifs, distribution de cadeaux, etc.

The Bentway Conservancy – Saison d'hiver

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto apporte son soutien à The Bentway Conservancy, un organisme de charité enregistré, sans but lucratif, qui offre à nos voisins et à l'ensemble de la communauté torontoise un espace récréatif plus que bienvenu dans une zone par ailleurs inutilisable. Le projet a donné lieu à l'aménagement d'un sentier de patinage, d'un amphithéâtre et d'un grand espace vert gazonné, à la mise en place d'éléments paysagers et à la création de plusieurs espaces d'événements, tous situés sous l'autoroute Gardiner.

Broad Reach Foundation

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto soutient la Broad Reach Foundation dans sa mission qui consiste à utiliser la navigation à la voile pour aider des jeunes défavorisés à développer diverses connaissances et compétences et un sentiment d'appartenance sociale.

Gala Artists for Water – Swim Drink Fish

Swim Drink Fish est un organisme sans but lucratif qui, pour faire en sorte que nous laissions aux générations futures une eau propre à la consommation, à la baignade et à la pêche, crée des liens entre les gens et s'efforce de leur

donner les moyens d'agir pour éliminer la pollution, protéger la santé humaine et restaurer les habitats naturels. Des musiciens et autres artistes ainsi que des philanthropes se sont réunis pour soutenir cette cause à l'occasion du gala annuel de Swim Drink Fish, qui a permis de récolter plus de 485 000 dollars. PortsToronto est fière d'avoir participé à cette collecte de fonds.

Programme de piégeage des déchets – Trash Team de l'Université de Toronto

Dans le cadre de ce projet collaboratif, des chercheurs récupèrent les débris d'origine anthropique – notamment les plastiques et microplastiques – collectés par les pièges à déchets de PortsToronto, et les analysent afin de déterminer leur origine. Ce processus permet de mieux gérer le programme d'approche communautaire et de recherche de la Trash Team, un programme centré sur les solutions qui vise en définitive à permettre une meilleure connaissance des déchets et à prévenir l'arrivée de plastiques et microplastiques dans les cours d'eau.

Nuit Blanche

Nuit Blanche Toronto est un événement annuel qui dure toute une nuit et rend hommage à l'art contemporain. Depuis son lancement en 2006, des milliers d'installations artistiques y ont été présentées. En 2024, PortsToronto s'est associée à The Waterfront BIA et Waterfront Toronto afin d'accueillir ce festival de l'art contemporain dans le secteur riverain de la ville.

« Depuis son ouverture au public en 2018, la programmation de The Bentway a été guidée par un engagement en faveur d'une accessibilité radicale et par la conviction que les espaces publics devraient être des sites de joie, d'imagination et de conversation partagées. Nos partenaires de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto nous soutiennent ici depuis le premier jour. Chaque année, PortsToronto et Nieuport Aviation parrainent des soirées hebdomadaires de location gratuite de patins sur notre piste de patinage, ce qui permet aux voisins et aux visiteurs de prendre part aux plaisirs de l'hiver et de tisser de nouveaux liens le long du secteur riverain. Avec une augmentation significative de la demande pour nos événements gratuits l'année dernière, des partenariats comme celui-ci ont été essentiels pour répondre aux besoins croissants de la communauté en matière de loisirs et d'engagement social. Nous sommes reconnaissants de la confiance que nous a témoignée l'équipe de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. »

- David Carey, codirecteur exécutif, The Bentway



Programme de piégeage des déchets – Trash Team de l'Université de Toronto



the bentway

GESTION DU CAPITAL SOCIAL ET RELATIONNEL



Gala du chef

Le gala du chef est un événement annuel organisé par le chef de police en soutien aux Services aux victimes de Toronto. Il s'agit d'une célébration qui met en lumière un organisme bénévole très apprécié, respecté et essentiel non seulement pour les victimes, mais aussi pour les policiers sur les lieux de crimes et de tragédies soudaines. Plus de 1 500 invités y assistent, dont des chefs de police et des hauts dirigeants de toute la province, des représentants de tous les ordres de gouvernement et des représentants du milieu des affaires.

Toronto Waterfront Festival

Événement absolument unique, le Toronto Waterfront Festival permet de positionner et faire connaître Toronto à l'échelle locale, nationale et internationale en tant que destination riveraine, à travers toutes sortes d'activités aquatiques, terrestres, patrimoniales et culturelles organisées sur trois jours. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto soutient cet important festival du secteur riverain depuis 2014.

Room 13 et jardin de réunion de la communauté – le Waterfront Neighbourhood Centre

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto soutient financièrement le Waterfront Neighbourhood Centre afin de permettre à celui-ci d'étendre ses programmes artistiques à des jeunes à risque âgés de 13 à 17 ans. Room 13 Toronto est le volet canadien d'un programme d'arts visuels internationalement connu, dans le cadre duquel est mise en œuvre une stratégie de renforcement de la résilience encourageant le mentorat par les pairs, la gestion de studios, l'esprit d'entreprise et la constitution d'équipes.

Nous soutenons également le projet de jardin de réunion de la communauté, où les résidents peuvent participer à des ateliers de jardinage biologique urbain, s'échanger des conseils de jardiniers, ou tout simplement profiter du grand air au Waterfront Neighbourhood Centre. Les participants qui participent à ce programme gratuit plantent herbes et légumes et se partagent ensuite les récoltes.

RECONNAISSANCE DU PROGRAMME APPUYONS NOS TROUPES

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a eu l'honneur de recevoir une reproduction spéciale de l'Avro Arrow en reconnaissance de sa contribution au programme Heroes Art Easel, qui a permis de recueillir plus de 40 000 dollars au cours des cinq années qui se sont écoulées depuis que nous avons commencé à soutenir cette initiative.



JARDIN DE RÉUNION DE LA COMMUNAUTÉ

Des membres du personnel de PortsToronto et de Nieuport Aviation ont eu l'occasion de faire un peu de jardinage dans le jardin de réunion de la communauté du Waterfront Neighbourhood Centre. Ce jardin est une ressource pédagogique précieuse et une source de légumes et d'herbes fraîches et biologiques pour la communauté.



GESTION DU CAPITAL SOCIAL ET RELATIONNEL

17 PARTENARIATS POUR LA RÉALISATION DES OBJECTIFS



GESTION DU BRUIT

Une gestion efficace du bruit fait partie intégrante du maintien et du renforcement de nos relations avec les communautés. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est l'un des aéroports d'Amérique du Nord où le bruit est le plus limité, l'activité commerciale étant limitée aux avions De Havilland Dash 8-400, qui comptent parmi les avions les plus silencieux du marché, et un couvre-feu strict interdisant les vols commerciaux entre 23 h et 6 h 45, et garantissant que le bruit des opérations aéroportuaires reste dans les limites d'une prévision d'exposition au bruit limitée et surveillée.

Au fil des ans, nous avons réalisé un certain nombre d'investissements dans la gestion du bruit. Il s'agit notamment de la construction d'une enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol (EPFS) qui atténue le bruit associé aux opérations de point fixe des moteurs d'avions de grande puissance grâce à l'utilisation de panneaux acoustiques spécialisés, et de l'électrification du traversier Marilyn Bell, qui a permis de remédier à l'une des principales sources de plaintes liées au bruit, à savoir le moteur diesel du navire. En outre, nous publions des rapports mensuels et annuels sur le bruit sur notre site Web, détaillant le nombre de plaintes, les activités auxquelles elles sont attribuées et les taux de réponse.

En 2024, nous avons également partagé les résultats d'une étude sur l'infrastructure d'atténuation du bruit avec le sous-comité de gestion du bruit du CLC. L'étude fournit de l'information sur les sources et les impacts du bruit au sol, ainsi que sur les mesures d'atténuation potentielles. Les résultats finaux seront utilisés pour concevoir nos investissements en capital et nos

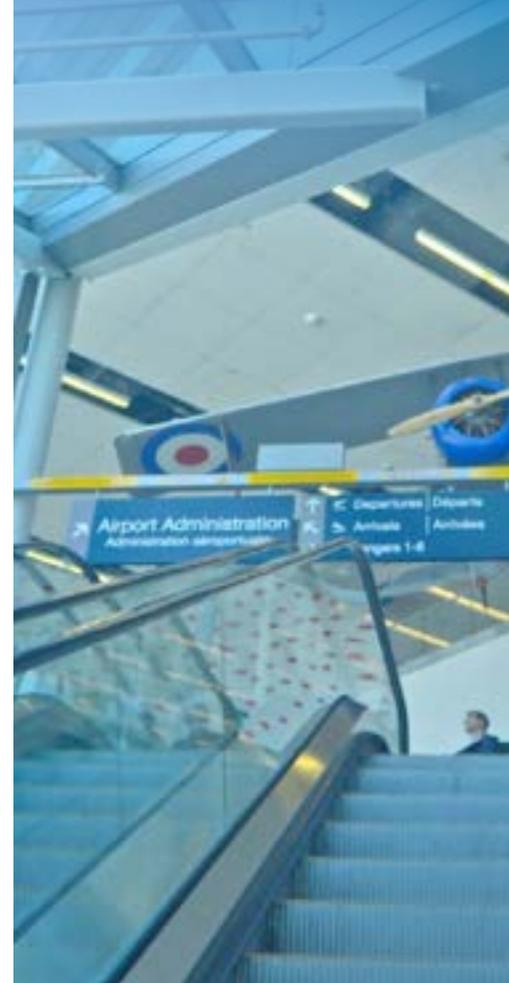
investissements opérationnels après l'examen du comité.

ACCESSIBILITÉ

L'importance de l'accessibilité ne peut être surestimée, en particulier dans le secteur des transports, qui fournit des services essentiels à la société. Au cours de la période considérée, nous avons entamé la mise en œuvre de notre plan d'accessibilité 2024 - 2026, qui se concentre sur les piliers de l'emploi, de l'environnement bâti, des technologies de l'Internet et de la communication, de la communication hors TIC, des transports, de l'approvisionnement, de la conception et de la fourniture de programmes et de services. Les points forts de nos efforts en matière d'accessibilité en 2024 sont les suivants :

- L'approbation de notre plan d'accessibilité pluriannuel et du rapport d'étape sur le processus de rétroaction par l'Office des transports du Canada
- Réalisation d'évaluations de sites avec la Société canadienne de l'ouïe, Autisme Canada et l'Institut national canadien pour les aveugles
- Examen de notre plan d'urgence et de nos procédures d'évacuation sous l'angle de l'accessibilité
- Examen des manuels de formation sous l'angle de l'accessibilité
- Inclusion d'éléments relatifs à l'accessibilité dans notre politique de passation des marchés.
- Réalisation d'une évaluation architecturale de nos propriétés
- Mise à l'essai de notre site Web par des personnes en situation de handicap et intégration des commentaires dans notre site Web remanié

L'accessibilité a également été un domaine d'intérêt de nos initiatives d'apprentissage et de développement des employés cette année. Un total de 116 employés ont été formés à l'accessibilité au cours de la période de référence, dont 46 sur des questions d'accessibilité propres à l'aéroport.



RAPPORT ANNUEL
SUR LE BRUIT
DE L'AÉROPORT
BILLY BISHOP DE
TORONTO - 2024



GESTION DU CAPITAL SOCIAL ET RELATIONNEL



MOBILISATION ET SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

Nous adoptons une approche centrée sur le client dans chacune de nos unités sectorielles, qu'il s'agisse d'entreprises locales, de voyageurs individuels ou de parties prenantes internes.

Les voyageurs aiment l'Aéroport Billy Bishop de Toronto pour l'expérience unique qu'il propose. Son succès tient à sa commodité, à son accessibilité, à l'amabilité de son personnel et aux incroyables paysages qui l'entourent. Il n'est pas rare que les passagers racontent à notre personnel ou dans les médias sociaux des histoires et expériences mettant en évidence les avantages qu'il y a à passer par l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Ces anecdotes nous ont donné l'idée de lancer la campagne « C'est mon aéroport ». Parmi les thèmes récurrents ressortant des entretiens non préparés avec des passagers, employés et partenaires de l'aéroport, citons notamment la proximité du centre-ville, la possibilité de se rendre à l'aéroport à pied ou à vélo, le service courtois à la clientèle, les pratiques durables de l'aéroport et les paysages à couper le souffle. Ce sont ces thèmes – et bien d'autres encore – qui reviendront dans les éléments de contenu visuel, audio et textuel de cette passionnante campagne.

En 2024, nous avons également mené une enquête de satisfaction auprès des clients de la Marina de l'avant-port, qui a enregistré des taux de satisfaction de 91,7 % et 87,8 % concernant notre personnel et nos installations, respectivement. Ces taux sont en hausse par rapport aux 85 % et 86,9 % enregistrés en 2023, conformément à notre engagement en faveur de l'amélioration continue.

L'AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO NOMMÉ MEILLEUR AÉROPORT DU CANADA DANS L'ÉDITION 2024 DU CLASSEMENT AIRHELP

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a été nommé meilleur aéroport du Canada dans l'édition 2024 du classement AirHelp - une évaluation complète des aéroports internationaux fondée sur des données et basée sur la qualité du service, la ponctualité, le traitement des demandes d'indemnisation, ainsi que les offres de restauration et les boutiques. AirHelp a interrogé les passagers entre le 1^{er} mai 2023 et le 30 avril 2024 sur les aéroports qu'ils ont utilisés le plus récemment, en s'intéressant à la ponctualité, aux commentaires des clients et à la qualité des options de restauration et de magasinage dans 239 aéroports à l'échelle mondiale.

Ces distinctions renforcent la reconnaissance générale de l'aéroport, notamment son classement parmi les meilleurs au monde par les prix Skytrax World Airport Awards 2023, une référence mondiale de l'excellence aéroportuaire votée par près de 14 millions de passagers dans le monde entier. YTZ s'est également classé huitième dans la catégorie des meilleurs aéroports du monde (moins de cinq millions de passagers) et neuvième dans la catégorie des meilleurs aéroports régionaux (Amérique du Nord), les passagers reconnaissant l'aéroport pour ses temps d'enregistrement rapides, la facilité d'accès au terminal, ainsi que la courtoisie et l'efficacité du personnel de l'aéroport.



c'est mon
Aéroport

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



REGARDEZ
LA SÉRIE
COMPLÈTE ICI.

« Les soins de santé ne sont pas aussi accessibles dans les collectivités nordiques. En tant qu'infirmier autorisé itinérant, je passe chaque mois par l'Aéroport Billy Bishop pour aller apporter des soins à des personnes qui, sinon, n'auraient peut-être pas accès à un traitement médical. Mes voyages vers le Nord commencent et se terminent à l'Aéroport Billy Bishop. Dans cet aéroport, j'ai l'agréable sentiment d'être un peu chez moi, de faire partie de la communauté. »

- Mark Coursol, passager

GESTION DU CAPITAL SOCIAL ET RELATIONNEL

17 PARTENARIATS POUR LA RÉALISATION DES OBJECTIFS



« Une année, j'ai assisté à l'événement Portes ouvertes de Billy Bishop. J'ai toujours été curieux de découvrir les coulisses d'un aéroport et de voir à quel point il est intéressant et comment il fonctionne. J'ai commencé à chercher des programmes et des possibilités. Après avoir obtenu mon diplôme en gestion de l'aviation, l'un de mes premiers emplois a été celui de planificateur d'équipages au centre de contrôle des opérations de Porter Airlines. Nous pensons souvent que les aéroports sont des endroits très éloignés et déconnectés des villes et des communautés, mais je pense que Billy Bishop s'efforce vraiment d'être un bon voisin et de rendre à la communauté ce qu'elle lui doit. J'en suis très fier. »

- Armin Mahboubi, passager, Aéroport Billy Bishop de Toronto

c'est mon
Aéroport
AÉROPORT DE TORONTO
BILLY BISHOP
TORONTO CITY AIRPORT



« Nous nous sommes rencontrés en ligne pendant la pandémie et lorsque les frontières se sont ouvertes, il était temps de se rencontrer en personne. Nous nous sommes rencontrés à l'aéroport et depuis, nous ne nous sommes plus quittés. Jay a retourné le scénario et m'a demandé en mariage à l'extérieur du terminal principal de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Quand on dit que les aéroports créent des liens... L'Aéroport Billy Bishop aura donc toujours une place particulière dans nos cœurs. »

- Ann et Jay, passagers, Aéroport Billy Bishop de Toronto

c'est mon
Aéroport
AÉROPORT DE TORONTO
BILLY BISHOP
TORONTO CITY AIRPORT



GESTION DU CAPITAL HUMAIN

Nos valeurs organisationnelles soulignent l'importance de donner la priorité aux personnes, et nous incarnons ce principe au niveau de l'entreprise et des unités opérationnelles. Notre succès est directement lié à celui de nos employés, et le fait d'attirer, de retenir, d'engager et de développer une main-d'œuvre diversifiée présente un avantage opérationnel direct pour nous, en nous permettant de préparer l'avenir de notre organisation, de réaliser nos priorités stratégiques et d'améliorer notre création de valeur.

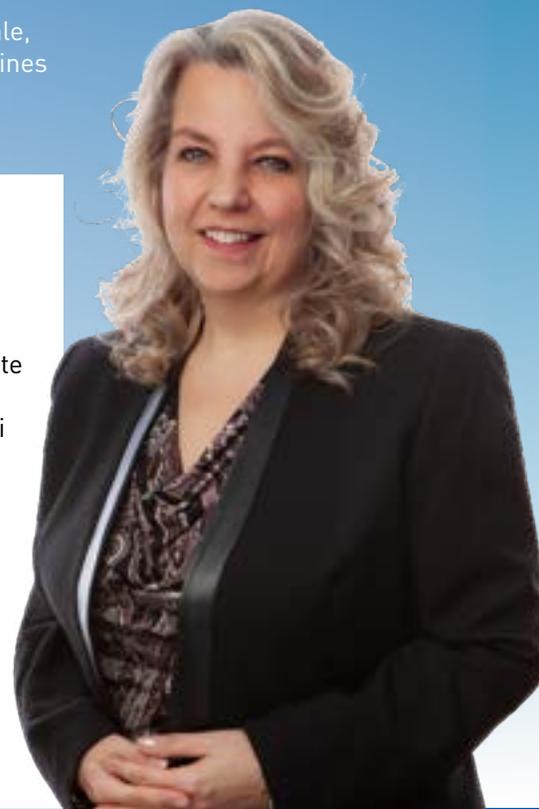
Engagement et satisfaction des employés

Nous nous efforçons de favoriser une culture de communication ouverte, de respect, de reconnaissance et d'inclusion, dans laquelle les employés se sentent dotés des outils et des connaissances dont ils ont besoin pour s'épanouir. Notre stratégie d'engagement des employés repose donc sur les efforts que nous déployons pour donner la priorité à la santé et à la sécurité, à l'apprentissage et au développement, ainsi qu'à l'équité, à la diversité et à l'inclusion. Ces efforts s'accompagnent de célébrations culturelles, de récompenses et de reconnaissance afin de créer un environnement de travail favorable.

En 2023, nous avons commencé à mener des enquêtes annuelles sur

« L'enquête sur la mobilisation des salariés nous a été d'une aide précieuse pour optimiser nos pratiques de gestion des talents. Cette année, nous avons présenté les résultats de l'enquête à notre organisation en petits groupes pour chaque unité opérationnelle, ce qui a permis de faciliter un dialogue plus ouvert. Les responsables des services et des unités opérationnelles ont également été chargés d'élaborer des plans d'action pour tenir compte des commentaires reçus dans le cadre de l'exercice et améliorer en permanence l'expérience des employés. »

- Kelly McDonald,
directrice principale,
Ressources humaines



l'engagement des employés afin de comprendre les points forts et les possibilités.

Les conclusions de la première enquête ont été utilisées pour élaborer des feuilles de route d'amélioration, ce qui nous a permis d'atteindre un meilleur taux de participation, en plus d'une meilleure note dans chaque catégorie dans chaque unité opérationnelle en 2024.

L'évolution d'une année sur l'autre de notre enquête sur l'engagement des employés entre 2023 et 2024 est présentée ci-dessous.



2023 → 2024
86 % → 88 %

Proportion du personnel qui est fier de travailler à PortsToronto



2023 → 2024
83 % → 82 %

Membres du personnel estimant que les gestionnaires soutiennent leur santé, sécurité et bien-être



2023 → 2024
79 % → 80 %

Membres du personnel de PortsToronto estimant que l'organisation a un impact positif



2023 → 2024
76 % → 85 %

Membres du personnel estimant que PortsToronto offre un environnement accueillant pour les différentes cultures

Le taux de participation à notre enquête a également augmenté, passant de 67 pour cent à 75 pour cent au cours de la période considérée, ce qui reflète les contributions d'une plus grande partie de notre personnel.

GESTION DU CAPITAL HUMAIN



SANTÉ, SÉCURITÉ ET BIEN-ÊTRE AU TRAVAIL

Nos pratiques de gestion de la santé et de la sécurité au travail sont conçues pour réduire au minimum les risques sur le lieu de travail, prévenir les blessures, enregistrer et analyser les causes profondes de tout incident, et sensibiliser aux pratiques exemplaires en matière de santé et de sécurité.

Notre déclaration de politique en matière de santé et de sécurité au travail souligne le rôle important que jouent tous les employés dans la prévention des accidents. Cela implique l'obligation pour le personnel d'encadrement de veiller à ce que leurs équipes soient formées à des pratiques de travail sûres et à ce qu'elles les respectent, et souligne qu'il est de la responsabilité de chaque employé de se conformer à la politique et de signaler tout danger potentiel ou réel. Cette politique va de pair avec des procédures opérationnelles normalisées (PON) spécifiques au site, qui servent de guide complet pour le respect de toutes les réglementations requises sur le site. Ces lignes directrices font l'objet d'un examen régulier visant à assurer leur amélioration continue, et sont mises à la disposition des employés par l'intermédiaire de la direction de leur unité opérationnelle.

PortsToronto assure le suivi des dangers connus ou prévisibles dans ses installations, ainsi que des risques associés et des plans d'action corrective (PAC) et plus de 30 points de données liés à la sécurité pour soutenir la gestion des performances internes. Nous n'avons enregistré aucun cas de maladie professionnelle durant l'année.

Des enquêtes ont été menées à la suite de chaque incident mentionné ci-dessus, afin d'en déterminer la cause profonde et de mettre en place des mesures correctives, le cas échéant. Ces incidents ont également fait l'objet de discussions au sein de notre Comité de sécurité, qui est composé de représentants de la direction et du personnel opérationnel et se réunit tous les mois. Les membres de ce comité sont affectés à la surveillance de nos divers bâtiments, qu'ils inspectent chaque mois avant de se réunir. Grâce à des mesures de sécurité proactives et à une gestion efficace des sinistres, nous avons réussi à limiter le temps de travail perdu à seulement trois jours au cours de la période considérée. Bien que cela représente un progrès, nous restons fermement engagés dans notre objectif de zéro perte de temps due aux incidents sur le lieu de travail.

SAFETY & SECURITY TRAINING

La formation sur notre politique en matière de violence et de harcèlement au travail et sur le Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail est obligatoire pour tous les nouveaux employés, y compris les employés contractuels. De plus, au moment de leur intégration, les membres des équipes des différentes unités opérationnelles reçoivent une formation sur les procédures pertinentes en matière de santé et de sécurité. Cette année, les formations à la sécurité ont porté, entre autres, sur les premiers secours et la réanimation cardiopulmonaire, la sécurité routière, l'utilisation des extincteurs, le travail en hauteur et la manipulation de carburant.

Nous avons également organisé notre 26^e Journée annuelle de la sécurité maritime, au cours de laquelle plus de 250 membres d'équipage et officiers de bateaux d'excursion dans le havre de Toronto ont rejoint notre équipe et les partenaires du Conseil d'intervention d'urgence maritime de Toronto pour une formation annuelle de préparation aux situations d'urgence. Une nouveauté cette année, le module de formation sur le bruit des navires dans le havre, proposé par le capitaine de port afin de prévenir les comportements susceptibles de déranger les autres navires, les résidents et les visiteurs du havre de Toronto.

Indicateurs 2024	Femmes	Hommes
Heures-personnes travaillées	288,777.15	
Nombre d'accidents du travail	2	7
Taux d'accidents du travail	6.2	
Nombre de décès consécutifs à des accidents du travail	0	0
Taux de décès consécutifs à des accidents du travail	0	0
Nombre d'absences résultant de blessures (hors décès)	0	1
Taux d'absences résultant de blessures (hors décès)	0	0.69

FORMATION EN SANTÉ ET SÉCURITÉ EN 2024



48

formations



1 378

heures de formation



29

discussions sur la sécurité



GESTION DU CAPITAL HUMAIN



Nous avons également proposé un programme de bien-être, qui repose sur les trois piliers que sont la santé mentale, la santé cardiovasculaire et la santé financière. Le programme est supervisé par le comité consultatif sur le bien-être, qui comprend des représentants de la direction, et a été reconnu. Voici quelques points saillants de ce programme pour 2024 :

- Régime complet d'avantages sociaux en milieu de travail offert à tous les employés à temps plein
- Révision de notre plan d'activités de bien-être et prise en compte des commentaires des employés
- Accès à prix réduit à l'offre d'une chaîne nationale de salles d'entraînement, pour tous les employés
- Réduction sur l'abonnement au service de partage de vélos
- Communication sur les trois piliers, couvrant des sujets allant de la musculation et de l'exercice aérobique à l'inflation et à l'investissement

- Programme d'aide aux employés et à leur famille offrant des conseils, un accompagnement en matière de santé et des services de conciliation travail-vie privée

Reconnaissance par l'industrie

PortsToronto a été invitée à partager ses idées sur la manière d'élaborer une stratégie de bien-être lors de la conférence du Conseil international des aéroports – Amérique du Nord sur les activités aéroportuaires, qui s'est tenue à Miami.



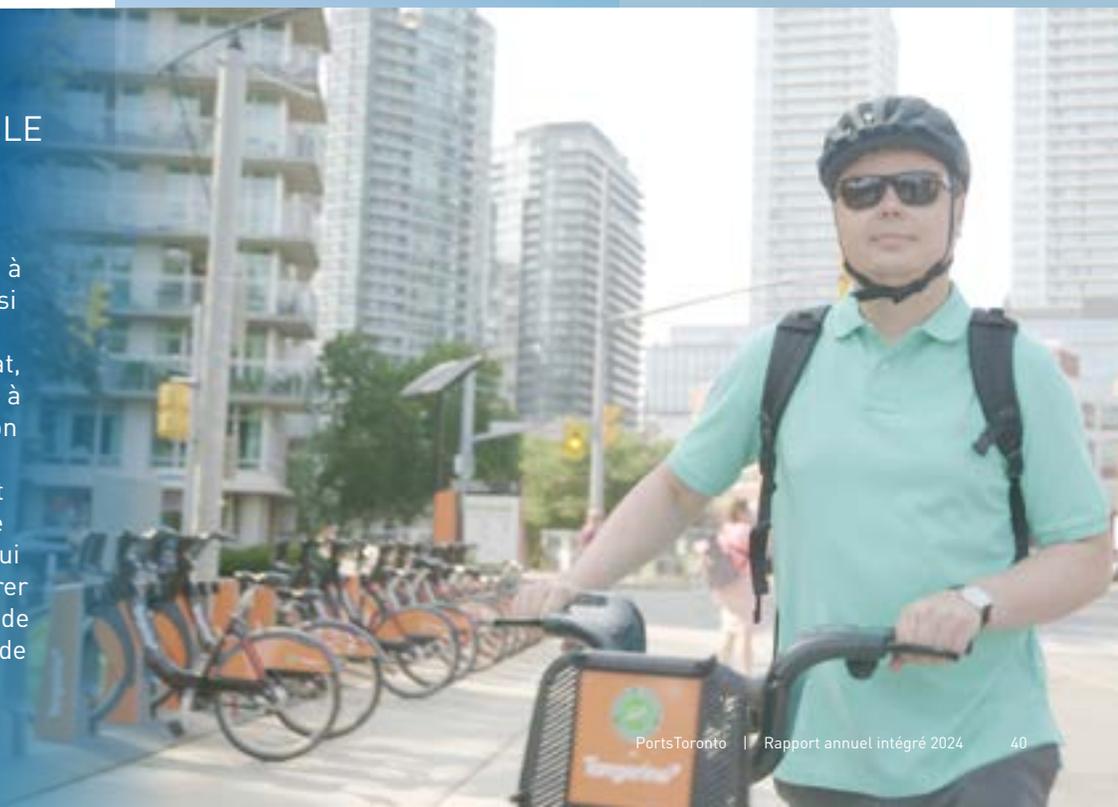
SOUTIEN À LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE CHEFS DE FILE EN MATIÈRE DE MIEUX-ÊTRE

Nous reconnaissons qu'il est de plus en plus important d'assurer le mieux-être au travail, c'est pourquoi nous travaillons en partenariat avec plusieurs collèges des environs afin d'offrir aux étudiants de toutes les filières la possibilité de faire un stage dans le cadre de notre programme de mieux-être.



ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DURABLE AUPRÈS DES EMPLOYÉS

Nous nous sommes associés à Bike Share Toronto pour offrir des abonnements annuels à prix réduit à notre personnel, encourageant ainsi un mode de transport plus sain et plus durable. Grâce à ce partenariat, nos employés ont désormais accès à plus de 9 000 vélos mis à disposition en 700 endroits différents au sein de la ville. Cette démarche s'inscrit dans l'orientation de la politique de responsabilité environnementale qui encourage nos employés à covoiter et à éviter de laisser des véhicules de l'entreprise tourner au ralenti afin de réduire les émissions de GES.



APPRENTISSAGE ET PERFECTIONNEMENT

Au sein de PortsToronto, nous sommes conscients du rôle que l'employeur peut jouer pour garantir l'excellence et la préparation de sa main-d'œuvre pour l'avenir. Nous offrons des possibilités de formation externe aux employés à temps plein, en plus de leur proposer en interne un certain nombre de formations professionnelles et de formations en compétences générales. Le parcours d'apprentissage commence dès le début de leur mandat, tous les employés recevant des formations obligatoires sur la conduite sur le lieu de travail, la sécurité, l'identification et la prévention du harcèlement et de la violence sur le lieu de travail, ainsi que sur le Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail. Ceci est ensuite complété par un mélange de formations techniques, comportementales et liées à la conformité, adaptées à leur rôle.

En 2024, nos membres du personnel ont reçu plus de 2,500 heures de formation sur des sujets tels que :

- Énergies renouvelables en mouvement
- Cybersécurité
- Administration de Microsoft 365
- Sept habitudes des gens très efficaces
- Consultation et mobilisation des Autochtones
- Conduite sécuritaire
- Manipulation du carburant
- Sensibilisation à la santé mentale et à la sécurité
- Évacuation d'urgence des bureaux
- Sécurité des véhicules
- Travail en hauteur
- Sécurité des tronçonneuses
- Transport de marchandises dangereuses
- IMS 100
- IMS 200
- IMS 300
- Sensibilisation à la sécurité
- Accessibilité
- Droit de la construction et conformité au Code du bâtiment au Canada
- Premiers secours et RCP
- Facteurs humains
- Gestion des incendies de véhicules électriques
- Formation à l'utilisation des extincteurs
- Sauvetage sur glace et en eau froide
- Premiers répondants
- Premiers répondants – Instructeur
- Sauvetage aérien
- Formation à l'EpiPen
- Dégagement de véhicule
- Enquête sur les risques
- Inspection du lieu de travail
- Levage en toute sécurité pour les marinas
- Gestion du crédit
- Instaurer la confiance dans un monde numérique
- Contrôles internes : amélioration des processus opérationnels
- Gérer le crédit grâce aux technologies de l'information
- Exercices de sécurité sur table et grandeur nature
- Contrôle de la faune
- Format de rapport global/Compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs
- Utilisation des machines à bord de petits navires



GESTION DU CAPITAL HUMAIN



ÉQUITÉ, DIVERSITÉ ET INCLUSION

Toronto est une riche mosaïque culturelle, qui abrite des personnes d'horizons divers qui vivent et travaillent ensemble pour en faire la ville dynamique qu'elle est. Opérant dans ce paysage, nous sommes conscients de l'importance d'avoir une main-d'œuvre qui reflète les parties prenantes que nous servons, et des avantages qui découlent de la diversité des perspectives et des expériences qui nous permettent de prendre des décisions éclairées.

Nous avons lancé le processus de formalisation de notre stratégie EDI en 2023 avec des groupes de discussion confidentiels et des entretiens menés par un expert-conseil indépendant. Les contributions reçues lors de ces conversations ont été combinées à un examen indépendant de nos politiques et pratiques afin d'élaborer une évaluation des lacunes en matière d'EDI qui a mis en évidence les mesures potentielles à prendre en 2024. Notre comité EDI s'efforce de hiérarchiser ces mesures, dont la mise en œuvre est prévue pour 2025 et au-delà. Dans un premier temps, l'organisation a révisé ses déclarations de politique afin d'inclure un langage inclusif et non sexiste en 2024.

LIBERTÉ D'ASSOCIATION

Nous respectons la liberté d'association et le droit à la négociation collective. 60 % de nos effectifs étaient couverts par une convention collective au 31 décembre 2024. Nos employés non syndiqués bénéficient des mêmes conditions de travail que les employés syndiqués, et leurs conditions d'emploi sont conformes au Code canadien du travail. Nous nous conformons également au Code et aux autres règles et règlements pertinents pour garantir que nos pratiques de travail sont éthiques, justes et équitables.

Développer un vivier de talents favorisant la diversité

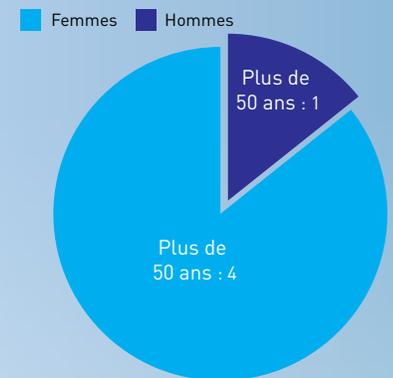
Nous comprenons que la diversité est souvent un problème systémique et nous travaillons avec des organisations locales pour y remédier au niveau local. Nous nous engageons auprès de groupes de personnes en situation de handicap, de communautés autochtones, d'établissements d'enseignement et d'organismes de défense des droits spécifiques à une profession ou à un secteur d'activité afin de donner un élan à la formation et au mentorat de diverses communautés.

Cette année, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto accueillera pour la première fois l'événement Girls Take Flight – un événement gratuit destiné à inciter et habiliter les filles et les groupes sous-représentés à s'orienter vers une carrière dans l'aviation ou l'aérospatiale. Notre équipe a également continué à soutenir le Réseau des professionnels noirs de l'aviation (RPNA), une organisation caritative qui vise à encourager et à promouvoir les talents noirs dans le domaine. De plus, nous avons également participé à un salon de l'emploi organisé par les Mississaugas de Credit, ce qui nous a permis de faire connaître à cette communauté les possibilités d'emploi qu'offre PortsToronto, ainsi que notre secteur dans son ensemble.

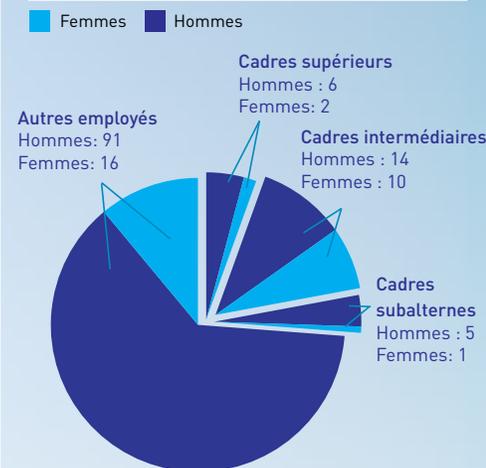
En plus de nos employés à plein temps, nous embauchons des étudiants l'été et des travailleurs saisonniers. En outre, nous faisons appel à des consultants externes et à des entrepreneurs indépendants lorsque nous avons besoin de certaines compétences spécialisées.

NOTRE EFFECTIF

NOMBRE TOTAL DE MEMBRES DANS CHAQUE CATÉGORIE AU 31 DÉCEMBRE 2024

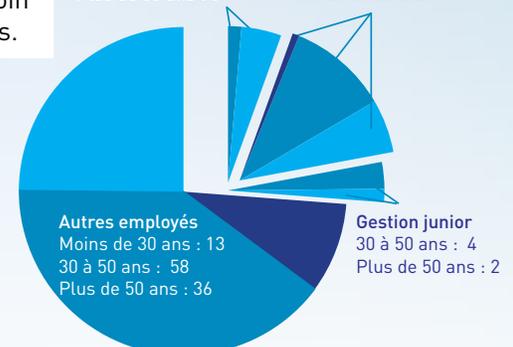


NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉS DANS CHAQUE CATÉGORIE AU 31 DÉCEMBRE 2024

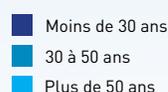


Haute direction
30 à 50 ans : 2
Plus de 50 ans : 6

Gestion intermédiaire
Moins de 30 ans : 1
30 à 50 ans : 15
Plus de 50 ans : 8



NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉS DANS CHAQUE CATÉGORIE AU 31 DÉCEMBRE 2024



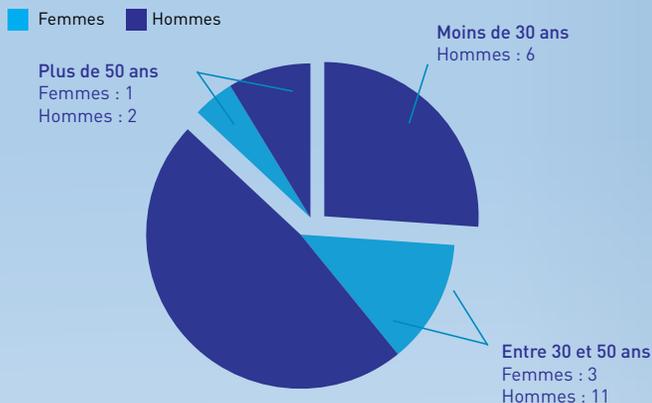
GESTION DU CAPITAL HUMAIN



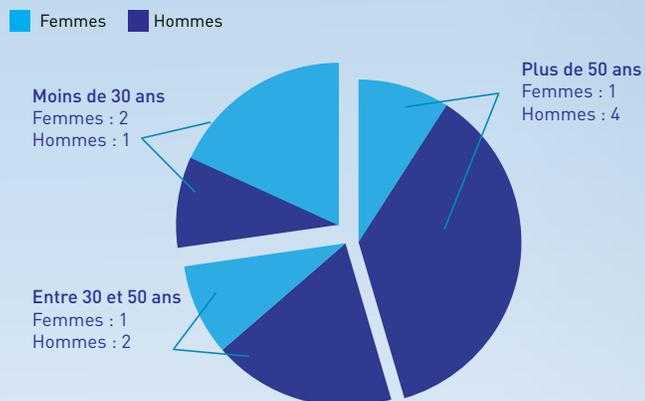
En 2024, notre effectif a continué de croître, et des compétences clés ont été ajoutées à notre liste organisationnelle.

NOTRE EFFECTIF

RECRUES 2023



NOMBRE TOTAL D'ENTRÉES ET DE DÉPARTS D'EMPLOYÉS EN 2024



Taux de roulement du personnel en 2024	Femmes	Hommes
Moins de 30 ans	1.49%	0.74%
Entre 30 et 50 ans	0.74%	1.49%
Plus de 50 ans	0.74%	2.97%

LE CONGÉ PARENTAL EN 2024

Nos employés ont la possibilité de prendre un congé parental en plus du congé de maternité. Cette année, 29 femmes et 116 hommes membres de notre personnel ont eu droit à un congé parental. Parmi eux, 2 hommes et 2 femmes ont pris ce congé au cours de la période visée par le présent rapport.

Deux employés, dont le congé parental de l'année dernière s'est terminé en 2024, sont revenus au travail pendant la période de reporting. De plus, tous les employés qui sont revenus de congé parental l'année précédente étaient toujours avec l'organisation un an plus tard.

Nous sommes particulièrement fiers de souligner que cela porte à 100 pour cent notre taux de retour au travail et à 100 pour cent notre taux de maintien en fonction.



DROITS DE LA PERSONNE

Les entreprises peuvent avoir une incidence sur la jouissance des droits de la personne par leurs parties prenantes. Au sein de PortsToronto, nous avons un profond respect pour les employés, les clients, les communautés et les partenaires qui nous font confiance, et nous nous engageons à respecter les droits de la personne pendant que nous menons nos activités.

#NotInMyCity

La traite des personnes est l'une des formes de criminalité qui se développent le plus rapidement au Canada. À PortsToronto, nous sommes déterminés à sensibiliser la population à ce phénomène et faisons le nécessaire pour contribuer à l'enrayer au sein de nos communautés. Le personnel de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a été formé pour repérer et aider à prévenir la traite des êtres humains dans les aéroports, grâce à notre partenariat avec #NotInMyCity et le service de police de Toronto.

CONNAÎSSEZ LES SIGNES

DE LA TRAITE DE PERSONNES

Si vous ou quelqu'un que vous connaissez êtes victimes de la traite des personnes, vous pouvez obtenir de l'aide.



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



PORTS TORONTO

PLANÈTE.

GESTION DU CAPITAL NATUREL



L'emplacement de nos unités opérationnelles, combiné à notre mandat d'assurer la sécurité de la navigation dans le havre de Toronto, lie directement le succès de PortsToronto à celui de nos ressources aquatiques. La durabilité environnementale est donc au cœur de nos activités depuis notre création. Nous nous efforçons de préserver et de restaurer les habitats naturels, d'utiliser les ressources de manière responsable et de maintenir le secteur riverain de Toronto afin qu'il soit sécuritaire, navigable et agréable pour toutes les parties prenantes.

DRAGAGE ET CRÉATION DE ZONES HUMIDES

Des milliers de tonnes de sédiments s'accumulent chaque année dans la zone où la rivière Don se jette dans le chenal Keating. Si on les y laissait, ils risqueraient d'entraîner un refoulement de la rivière et des inondations, ce qui se traduirait par un déversement de débris dans le havre de Toronto.

Le dragage est le processus qui permet de retirer les sédiments accumulés, afin de conserver une profondeur de rivière navigable et de permettre le libre écoulement de l'eau et de la glace. PortsToronto transporte ces sédiments naturels jusqu'à la flèche de la rue Leslie, où ils sont confinés dans un site de mise en dépôt contrôlé (CDF) conçu par notre organisation et destiné à recevoir les matériaux naturels de

dragage provenant du chenal et d'autres parties du havre.

Nos opérations de dragage s'appuient sur les travaux de PortsToronto et de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région en 2007 et 2016, qui ont permis de convertir deux cellules d'élimination confinées en une zone humide côtière de 16 hectares. Ces zones abritent désormais des oiseaux des marais, notamment des sternes pierregarins nicheuses, des tortues, des amphibiens, des petits mammifères et des poissons indigènes.



« PortsToronto drague le chenal Keating depuis 1913 dans le cadre de son mandat visant à assurer la sécurité de la navigation dans le chenal. En 2024, nous avons repris nos opérations de dragage dans le havre de Toronto afin de contribuer à la prévention des inondations pour la Ville de Toronto et l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région. Nous retirons chaque année entre 30 000 et 60 000 m³ de sédiments dans le chenal Keating. Ce processus présente l'avantage supplémentaire de fournir un nouvel habitat à la faune. »

- Allan Seymour, Directeur, Travaux et services environnementaux



MASKINONGÉ

En décembre 2024, un maskinongé a été capturé et relâché dans le havre de Toronto, le deuxième seulement enregistré en 30 ans. Les prises comme celle-ci sont rares, mais elles montrent que le travail accompli depuis des décennies par Aquatic Habitat Toronto (AHT) pour restaurer et créer des habitats porte ses fruits. AHT est un partenariat fondé sur un consensus qui réunit tous les ordres de gouvernement et dont les membres ont un intérêt direct à œuvrer à l'amélioration de l'habitat aquatique dans le secteur riverain de Toronto.



GESTION DU CAPITAL NATUREL



LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

La lutte contre les changements climatiques constitue une pierre angulaire de notre stratégie, et nous la considérons non seulement comme notre responsabilité envers notre planète et les communautés qui l'habitent, mais aussi comme une mesure de gestion des risques à part entière. Notre ambition de réinventer les transports et de les rendre plus propres, plus écologiques et plus silencieux guide nos efforts d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ces derniers, qui sont alignés sur l'objectif du gouvernement fédéral d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

En 2024, nous avons lancé une analyse de scénarios climatiques afin de cerner les risques climatiques auxquels notre organisation et nos différentes unités opérationnelles sont exposées. Dans le cadre de ce processus, nous avons examiné deux scénarios plausibles de réchauffement climatique et évalué l'impact que chacun pourrait avoir sur notre organisation. Cela inclut les risques physiques découlant de la manifestation des effets des changements climatiques, ainsi que les risques pouvant résulter

de la transition vers un scénario à faible émission de carbone.

Nous avons étudié un certain nombre de risques climatiques, qui peuvent être classés en grandes catégories :

- les risques physiques aigus, y compris, mais sans s'y limiter, les fortes pluies, les vagues de chaleur et les tempêtes de neige;
- les risques physiques chroniques, tels que les températures élevées, les fluctuations du niveau des lacs et l'accumulation de neige;
- les risques réglementaires, y compris l'augmentation du prix du carbone;
- les risques de marché, tels que les changements dans les préférences des clients;
- les risques technologiques, tels que le remplacement des services existants par des alternatives à plus faible teneur en carbone;
- les risques de réputation découlant de l'absence de mesures de lutte contre les changements climatiques.

Les résultats de ces analyses sont utilisés pour élaborer notre feuille de route vers la carboneutralité, qui est en cours de développement.



ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS DESSERVANT L'AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

En 2023, dans le cadre de la conférence Airports Going Green, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto s'est vu décerner une mention honorable pour son projet d'électrification des transports le desservant.

Le traversier de l'aéroport Marilyn Bell fonctionne 19 heures par jour, 365 jours par an, et est alimenté par des énergies renouvelables. Le traversier constitue une solution de recharge à notre tunnel piétonnier de 185 mètres. En 2021, PortsToronto a achevé la transition du traversier vers un système de propulsion et d'alimentation électrique 100 % électrique. Grâce à notre partenariat avec Bullfrog Power, le Marilyn Bell est devenu le premier traversier carboneutre au Canada, réduisant les émissions annuelles de GES de 530 t éq. CO₂. Parallèlement, le traversier de secours David Hornell est passé au biodiesel, ce qui a permis de réduire encore davantage les émissions.

De plus, notre emplacement au cœur de la ville permet à 55 pour cent de nos passagers de se rendre à l'aéroport à pied, à vélo, en navette ou en transport en commun, ce qui réduit encore davantage les émissions indirectes de GES et contribue à la réputation de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto comme étant un aéroport accessible, pratique et durable.



55 % DE NOS PASSAGERS MARCHENT, FONT DU VÉLO, PRENNENT LA NAVETTE OU LES TRANSPORTS EN COMMUN DEPUIS L'AÉROPORT

PROGRAMME AIRPORT CARBON ACCREDITATION

Le programme *Airport Carbon Accreditation* est le seul programme mondial de certification de la gestion des émissions de carbone pour les aéroports qui soit approuvé par les institutions. Grâce à sept niveaux de certification, les administrateurs du programme évaluent et reconnaissent de manière indépendante les efforts déployés par les aéroports pour gérer et réduire leurs émissions de carbone. En 2024, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a obtenu le niveau de certification 1 du programme *Airport Carbon Accreditation* en reconnaissance de ses efforts de gestion du carbone.



GESTION DU CAPITAL NATUREL



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 du champ d'application 2, calculées selon la méthode fondée sur l'emplacement. 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.

Nous obtenons également des certificats verts pour certains de nos locataires.

Nos émissions de GES de type 1 (directes) résultent de la consommation de carburant de notre flotte et de notre traversier de secours, du gaz naturel utilisé dans nos installations, des fuites et rejets de fluides réfrigérants, ainsi que de notre utilisation de carburants pour la formation des pompiers, le soudage et d'autres opérations de maintenance des infrastructures. Nous nous efforçons de maximiser notre efficacité énergétique, mais il faut savoir que celle-ci varie aussi en fonction de nos activités et des conditions météorologiques.



FONCTIONNER À L'ÉNERGIE FOURNIE PAR

BULLFROG POWER

Depuis qu'elle a rejoint la communauté des clients de Bullfrog Power en 2010, PortsToronto a évité l'émission de 36 096 tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (t d'éq. CO₂). À titre de comparaison, c'est comme si :

8 049

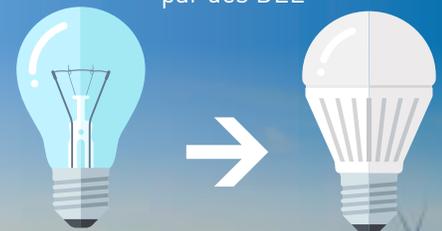
voitures étaient retirées de la circulation pendant un an.



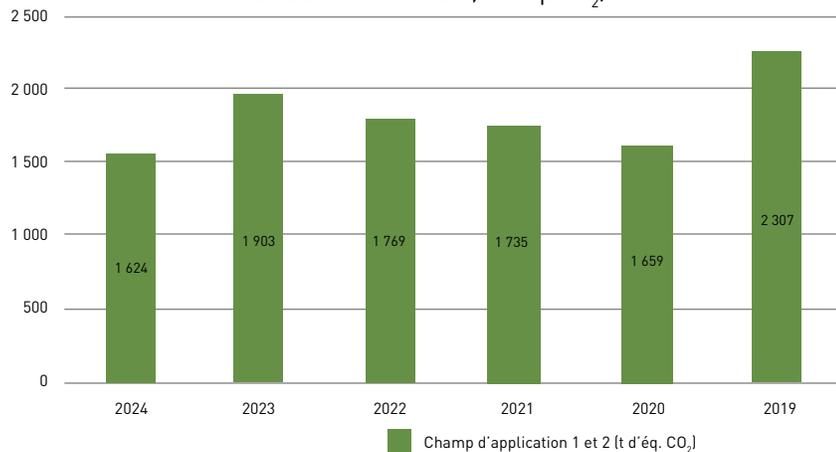
17 529 HECTARES de forêts poussaient pendant un an.



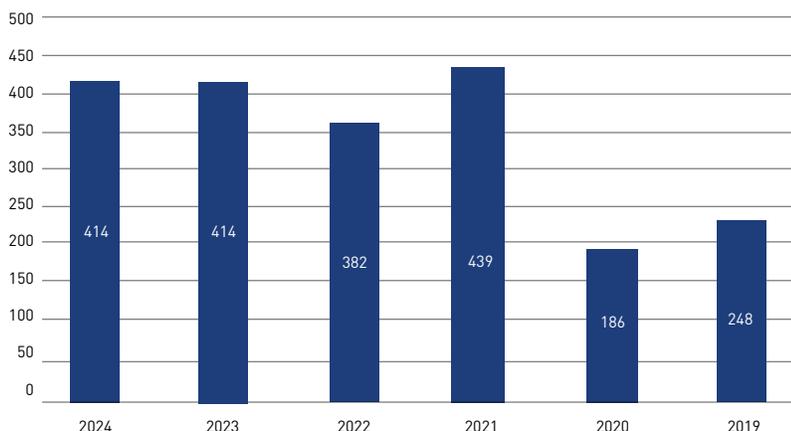
1.37 MILLION d'ampoules étaient remplacées par des DEL



ÉMISSIONS DIRECTES DE GES BASÉES SUR LA LOCALISATION PAR SCOPE (AVANT QUE LES ÉMISSIONS DE SCOPE 2 SOIENT NEUTRALISÉES PAR BULLFROG POWER, t d'éq. CO₂)



ÉMISSIONS DE SCOPE 2 NEUTRALISÉES PAR BULLFROG POWER



L'intensité de nos émissions directes (Scope 1 et Scope 2) en 2024 était de 11,20 tCO₂e/employé à temps plein, contre 14,53 tCO₂e/employé à temps plein en 2023.

GESTION DU CAPITAL NATUREL



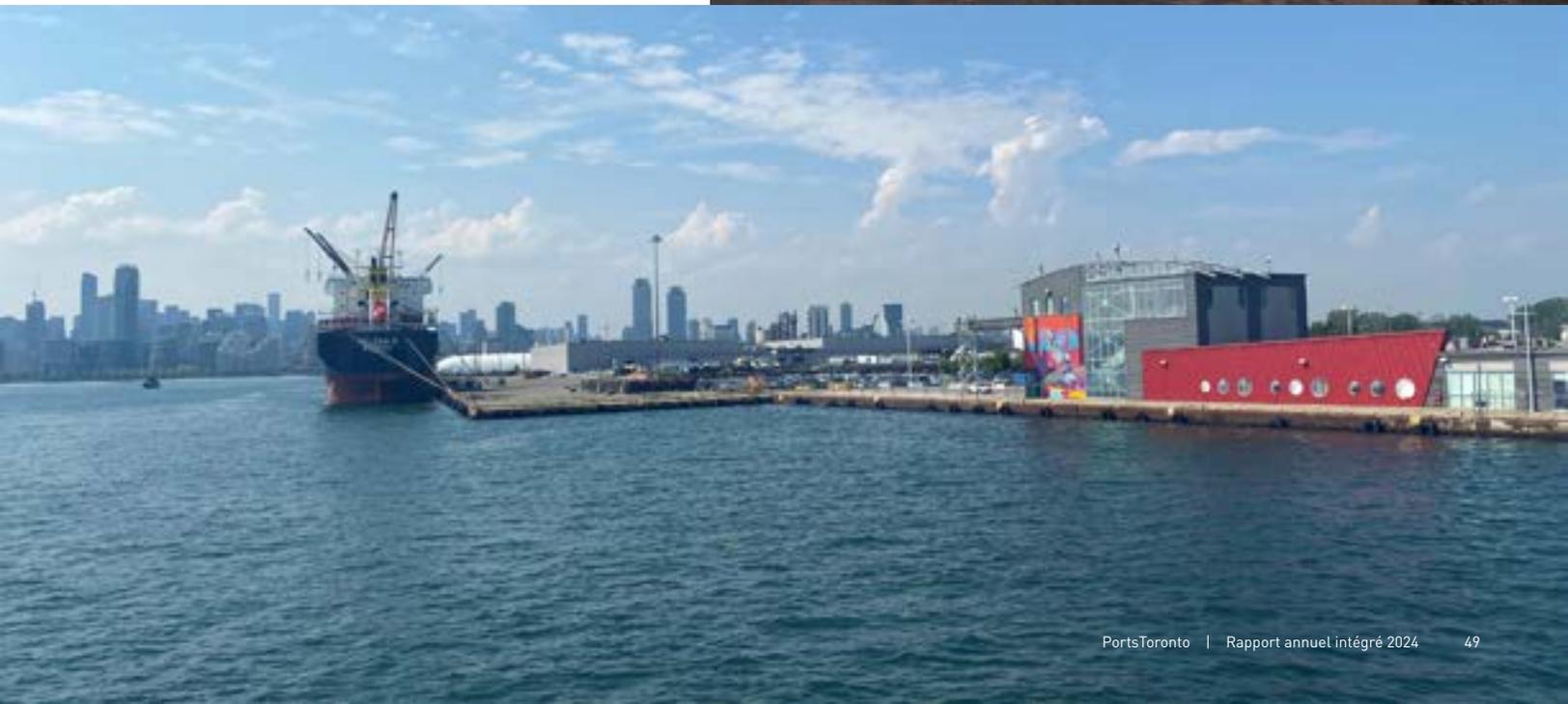
ACTION POUR LE CLIMAT

Cette année, nous avons élargi le champ des émissions de GES du champ d'application 3 (émissions indirectes) que nous quantifions afin de mieux comprendre l'impact environnemental de notre chaîne de valeur. Bien que ces émissions ne soient pas causées par des activités directement sous notre contrôle, elles représentent généralement la part du lion de l'empreinte carbone d'une organisation, quel que soit le secteur dans lequel elle opère. La quantification de ces émissions nous offre la possibilité de cerner les points chauds d'émission dans la chaîne de valeur, de prendre de meilleures décisions en matière d'approvisionnement et de fournir à nos partenaires le soutien, la collaboration et l'infrastructure nécessaires pour réduire également leurs émissions de GES.

Les émissions du champ d'application 3 déclarées couvrent les catégories les plus importantes pour notre secteur, y compris, mais sans s'y limiter, les émissions résultant de l'utilisation des produits vendus, des biens et services achetés, des biens d'équipement, des déchets générés par les opérations, de l'utilisation des actifs loués en aval, des déplacements domicile-travail des employés et des voyages d'affaires.

FAVORISER LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS INDIRECTES

En hiver, grâce à son partenariat avec Bullfrog Power, le Port de Toronto fournit aux navires immobilisés de l'électricité provenant de sources d'énergie renouvelable, ce qui permet de réduire les émissions associées au fonctionnement de leurs génératrices.



GESTION DU CAPITAL NATUREL



DÉCHETS, EAU ET EFFLUENTS

La consommation responsable de l'eau et la gestion efficace des déchets et des effluents sont essentielles pour garantir la santé et le bien-être, atténuer le changement climatique et préserver les droits de la personne et la paix dans le monde. En plus de mettre l'accent sur la consommation responsable des ressources dans l'ensemble de l'organisation, nous travaillons avec nos partenaires, les transporteurs de déchets et les autorités municipales pour garantir une gestion responsable des déchets et des effluents dans nos unités opérationnelles.

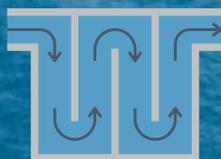
GESTION DU GLYCOL À L'AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

Les liquides de dégivrage et d'antigivrage des avions sont gérés par un système de gestion du glycol dédié à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Équipé d'une pompe duplex qui offre une protection supplémentaire contre les écoulements, le système retient ces liquides et empêche le rejet de glycol dans le lac Ontario.



POINTS SAILLANTS

35 000 LITRES
Moyenne quotidienne des eaux usées traitées au Port de Toronto



100 POUR CENT
Taux de réacheminement des déchets au terminal BBTCA, aux bureaux administratifs, à la caserne de pompiers et aux installations de Porter Airlines

288.27 TONNES MÉTRIQUES
Déchets non dangereux générés au Port de Toronto et à la Marina de l'avant-port



415.43 tCO₂e
Émissions de GES compensées par la conversion des déchets de l'aéroport en énergie



0 POUR CENT
Aucun prélèvement d'eau de surface, d'eau souterraine ou d'eau de mer en 2024

GESTION DU CAPITAL NATUREL



Stratégie axée sur la gestion des matières flottantes dans l'arrière-port de Toronto

Créée pour réduire la pollution plastique et autres déchets flottants dans le havre de Toronto, la Stratégie axée sur la gestion des matières flottantes dans l'arrière-port de Toronto est le fruit d'une collaboration entre l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, les responsables du Plan d'assainissement de Toronto, la Trash Team de l'Université de Toronto, PortsToronto, la Ville de Toronto, Swim Drink Fish, The Waterfront Business Improvement Area, le Harbourfront Centre et Waterfront Toronto.

La stratégie vise à lutter contre les déchets flottants dans l'arrière-port de la Ville de Toronto et à permettre à l'écosystème de prospérer, tout en offrant de nombreuses activités de loisirs aux résidents et aux visiteurs. Différents dispositifs de piégeage des déchets (WasteSharks, Seabins, Litter Traps, Litter Booms d'Osprey) et de dispositifs de ramassage sont utilisés pour retirer et analyser les déchets flottants, et les données ainsi collectées servent à orienter les initiatives de mobilisation communautaire et la défense des politiques.

PLONGÉE DANS L'UNIVERS DES PIÈGES À DÉCHETS

Cette année, les efforts de sensibilisation et de mobilisation du public ont inclus la plongée dans l'univers des pièges à déchets, au cours de laquelle les membres de la stratégie ont échangé avec des membres de la communauté, les sensibilisant aux microplastiques, à leur origine et à la manière dont nous pouvons empêcher qu'ils atteignent le lac Ontario et, à terme, l'océan.



Vision: Faire de l'arrière-port de Toronto un endroit débarrassé des débris flottants, abritant un écosystème aquatique riche et se prêtant à de multiples utilisations récréatives.



Objectif n° 1 : Produits et entretien

Mettre en place des produits et des régimes d'entretien novateurs qui permettront de réduire la quantité de matières flottantes se déversant dans l'arrière-port de Toronto, et de piéger efficacement celles qui s'y trouvent déjà.



Objectif n° 2 : Surveillance

Suivre l'évolution du volume des matières flottantes afin d'évaluer l'efficacité des mesures mises en œuvre et de déterminer les potentielles mesures supplémentaires à prendre.



Objectif n° 3 : Éducation du public

Élaborer des programmes d'éducation et de sensibilisation en vue de prévenir les comportements favorisant le déversement de matières flottantes dans l'arrière-port de Toronto.



Objectif n° 4 : Politique

Coordonner cette stratégie avec les partenaires municipaux et autres intervenants afin de favoriser la mise en place de politiques pertinentes.



GESTION DU CAPITAL NATUREL



Programme de piégeage des déchets

Depuis 2019, PortsToronto et la Trash Team de l'Université de Toronto dirigent le programme de piégeage des déchets, en partenariat avec WBIA, la Ville de Toronto (subvention à l'innovation du bureau responsable des zones d'amélioration commerciale), Nieuport Aviation, le Harbourfront Centre et l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région.

Ce programme fait appel à des technologies spécialisées et mise sur la recherche centrée sur les solutions permettant de réduire les sources des débris flottants dans le havre de Toronto. Les chercheurs de l'Université de Toronto mesurent et analysent chaque déchet flottant collecté par divers pièges afin de cerner les tendances, de déterminer la source du matériau et de plaider en faveur de politiques et de solutions en amont. Les conclusions des chercheurs sont utilisées pour orienter les efforts de sensibilisation et de mobilisation du public.

Ce programme s'inscrit à la fois dans la stratégie axée sur la gestion des matières flottantes dans l'arrière-port de Toronto (un projet de partenariat mené par l'OPNTR) et dans l'International Trash Trap Network (une initiative coordonnée par la Trash Team de l'Université de Toronto et Ocean Conservancy). Ces initiatives ont inspiré la création d'autres programmes similaires de piégeage de déchets et de collecte de données connexes, dans la région des Grands Lacs et ailleurs.

Saison 2024

La première saison complète des aquadrones WasteShark dans notre flotte de récupération des déchets a permis de détourner du lac Ontario plus de 600 kg de débris anthropiques. Des articles tels que des granulés de plastique, des morceaux de mousse provenant de récipients alimentaires et d'activités de construction, des bouchons de bouteilles en plastique, des mégots de cigarettes, des amas de déchets plastiques flottants et plus de 100 000 petits morceaux de plastique ont été retirés du havre entre mai et octobre.

« Nos cinq années de travail sur ce projet ont été fantastiques. Notre travail a contribué au développement de nos partenariats et à l'amélioration de nos résultats. En déployant davantage de pièges et de ressources humaines, nous augmentons notre capacité d'action et évacuons chaque année un peu plus de déchets plastiques de notre secteur riverain. En outre, les données que nous recueillons sont utilisées pour guider le développement des solutions préventives sur lesquelles nous travaillons ensemble – telles que la réduction de la pollution par les mégots de cigarettes, la conception de nouveaux modèles de poubelles pour réduire les risques de débordement, ou encore la diminution de la quantité d'emballages alimentaires à usage unique et de sacs de fruits et légumes utilisés dans les entreprises locales. Globalement, nos efforts de piégeage des déchets et de prévention de la pollution plastique contribuent à la réduction de la quantité de déchets plastiques dans les eaux de Toronto – et donc à la protection des animaux sauvages et des humains. »

- Chelsea Rochman, Ph. D., cheffe des activités de la Trash Team de l'Université de Toronto



PRINCIPAUX RÉSULTATS - 2024



53 886 articles de grande taille retirés du havre de Toronto



174 251 morceaux de microplastique retirés



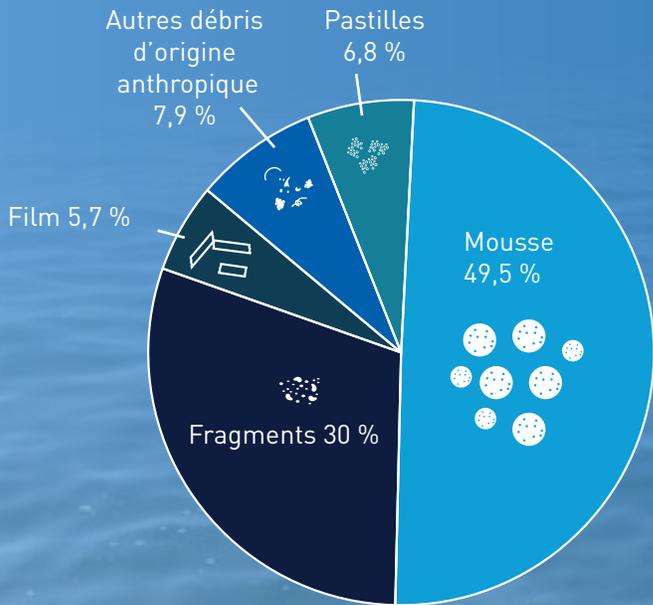
642 KG de débris anthropiques retirés



GESTION DU CAPITAL NATUREL



PETITS MORCEAUX DE PLASTIQUE PIÉGÉS PAR LES SEABINS, LES LITTATRAPS ET LES WASTESHARKS ET AUTRES DISPOSITIFS DE RAMASSAGE



DIX PRINCIPAUX TYPES DE DÉBRIS DE GRANDE TAILLE RÉCUPÉRÉS AU MOYEN DES WASTESHARKS



GESTION DU CAPITAL NATUREL



SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

Garantir la sécurité de la navigation dans le havre de Toronto fait partie de notre mandat. En plus de draguer le fond pour assurer une profondeur de navigation sûre, nos équipes installent des bouées de navigation dans le havre de Toronto afin d'assurer la sécurité des navires et autres embarcations et de leurs occupants chaque année. Nous retirons également tous les dangers et les gros débris dans l'eau pour assurer la sécurité des plaisanciers.

Gestion de la faune

La gestion de la faune constitue la pierre angulaire de nos efforts en matière de sûreté et de sécurité, en particulier à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et au Port de Toronto, où nous travaillons avec des chefs de file reconnus dans le domaine pour assurer la sécurité des humains et de la faune.

Conformément aux exigences de Transports Canada et au Règlement de l'aviation canadien, l'Aéroport Billy Bishop met en œuvre un programme complet de gestion de la faune visant à tenir les oiseaux à l'écart des trajectoires des avions et à éviter leur présence et celle d'autres animaux sauvages sur les pistes. Pour empêcher les oiseaux et autres animaux sauvages d'approcher, les agents spécialistes de la faune emploient des méthodes de dissuasion naturelles telles que la surveillance des mouvements et des comportements, le maintien d'une hauteur d'herbe appropriée et l'aménagement paysager, l'utilisation de cerfs-volants en forme de faucon, ou encore la mise en place de barrières matérielles.



LIGNE D'ASSISTANCE DU HAVRE

PortsToronto a mis en place une ligne d'assistance grâce à laquelle nous pouvons intervenir lorsque des cas de pollution, de déversement ou d'accumulation de débris dans le havre sont signalés. Chaque année, dans le cadre de ce programme, nous débarrassons le havre d'environ 150 millions de livres (plus de 68 000 tonnes) de déblais de dragage, de débris et de bois de grève.

En 2024, nous avons envoyé du personnel enquêter sur 42 signalements. Bien que 31 d'entre eux ne relevaient pas de notre compétence, PortsToronto a néanmoins répondu présent pour apporter son aide dans la mesure du possible. Neuf signalements concernaient quant à eux des déversements d'hydrocarbures qui ont été traités par un autre organisme.



150 MILLIONS

Chaque année, dans le cadre de ce programme, nous débarrassons le havre d'environ 150 millions de livres (plus de 68 000 tonnes) de déblais de dragage, de débris et de bois de grève.

42

En 2024, nous avons envoyé du personnel enquêter sur 42 signalements.





GESTION DES BIENS D'ÉQUIPEMENT

Nos immobilisations sont le fondement des activités de PortsToronto, car elles nous permettent de servir nos parties prenantes et de fournir les infrastructures essentielles à la prospérité de la ville. L'entretien et l'amélioration de nos actifs et de nos installations demeurent une priorité absolue pour PortsToronto, car ils nous aident à générer les revenus que nous réinvestissons non seulement dans notre entreprise, mais aussi dans nos communautés et nos initiatives environnementales. Cette infrastructure joue également un rôle clé dans le bien-être des habitants de la région, en fournissant le sucre pour notre café, le sel pour nos routes, les matières premières pour notre industrie et nos logements, ainsi que des connexions vitales pour les personnes et les possibilités.

Cette année, notre programme d'investissement a continué de se concentrer sur la réhabilitation et l'amélioration de l'infrastructure de nos unités opérationnelles, y compris la mise en place des bases pour les travaux futurs. Nous avons également démarré et poursuivi certains projets d'investissement clés dans les domaines prioritaires de la sûreté et de la sécurité, et de l'adaptation au changement climatique. Voici quelques exemples de ces initiatives :

Installation de prédédouanement du CBP des États-Unis

L'installation de prédédouanement est un outil essentiel pour renforcer les liens entre les États-Unis et le Canada et ouvrir de nouveaux marchés aux voyageurs qui souhaitent accéder aux petits aéroports américains qui ne disposent pas de la présence du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis. Alors que nous nous

préparons à mettre en place l'installation de prédédouanement à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto en 2025, PortsToronto adopte des technologies de nouvelle génération qui améliorent la commodité grâce à la prise en charge des bagages et à la reconnaissance faciale des passagers.

Sûreté et sécurité

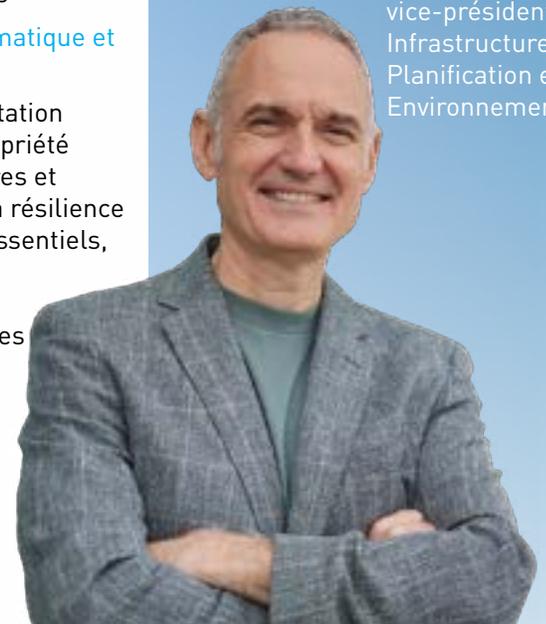
- Début du projet de mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ; ce projet pluriannuel permettra de garantir la conformité de l'aéroport à la réglementation la plus récente de Transports Canada en matière de RESA.
- Remise à neuf des bouées de balisage qui contribuent à assurer la sécurité des plaisanciers dans le havre de Toronto
- Amélioration des systèmes d'éclairage portatifs au Port de Toronto pour une manutention plus sûre des marchandises

Atténuation du changement climatique et adaptation à ses effets

- Projets majeurs de réhabilitation des murs de quai sur la propriété des terminaux aéroportuaires et maritimes, afin d'assurer la résilience de ces pôles de transport essentiels, à la lumière de la montée des niveaux des lacs et des événements météorologiques extrêmes.
- Installation de compteurs intelligents à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto pour améliorer la précision et la fiabilité de nos données sur l'énergie et les émissions

« PortsToronto investit depuis longtemps de manière stratégique dans le secteur riverain et les infrastructures de transport de Toronto. Cette année, nous avons continué à nous appuyer sur cet héritage, en consacrant plus de 19,7 millions de dollars à l'amélioration des infrastructures. Ces investissements ont été axés sur l'amélioration de la résilience et de la fiabilité de nos actifs. Alors que les effets du changement climatique se manifestent dans le monde entier, nous avons besoin de stratégies pour assurer la continuité des activités et diversifier nos sources de revenus, renforçant ainsi la sûreté et la sécurité de nos installations. »

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



En 2024, nous nous sommes également attachés à renforcer le parc de machines et les ressources nécessaires à nos opérations de dragage, qui permettent d'éliminer des milliers de tonnes de sédiments accumulés dans la zone où la rivière Don se jette dans le chenal Keating. Si on les y laissait, ils risqueraient d'entraîner un refoulement de la rivière et des inondations, ce qui se traduirait par un déversement de débris dans le havre de Toronto ou l'île nouvellement créée d'Ookwemin Minising.



GESTION DES BIENS D'ÉQUIPEMENT

Bathurst Quay Common

Un nouveau parc d'une acre a ouvert ses portes en 2024 à côté de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, offrant aux résidents et aux visiteurs plus d'espace de loisirs le long du front de mer emblématique de la ville, et servant de porte d'entrée accueillante au centre-ville de Toronto pour les visiteurs qui arrivent à l'aéroport. PortsToronto et l'Aéroport Billy Bishop de Toronto sont fiers d'avoir contribué à la concrétisation de cette vision, notamment en apportant une contribution de 3,5 millions de dollars pour d'importantes améliorations des infrastructures et des constructions sur le site du quai Eireann et des silos de Canadian Malting, en réduisant notre empreinte sur le continent et en reconfigurant nos opérations pour aider à réaliser cette vision.



RÉPARATIONS ESSENTIELLES DU PONT DU CHENAL MARITIME

Le pont du chenal maritime est une infrastructure vitale qui soutient notre chaîne d'approvisionnement nationale. En mars 2022, PortsToronto et la Ville de Toronto se sont associés pour lancer un vaste programme de réhabilitation visant à moderniser le pont levant vieillissant du chenal maritime, construit à l'origine en 1931. Le pont a été mis hors service en avril 2024, après s'être bloqué en position verticale en raison de dommages matériels nécessitant des réparations critiques. Des équipes d'ingénieurs et de constructeurs spécialisés ont dû remplacer l'arbre principal et le mécanisme de levage endommagés, qui dataient de 93 ans. Les réparations étant maintenant terminées, PortsToronto et la Ville de Toronto se chargeront de poursuivre le programme pour remettre en état et de rafraîchir cet élément clé de l'infrastructure des transports routiers et maritimes puisqu'il permet le transfert de marchandises entre le Port, la Ville de Toronto et la région voisine.

Pont du chenal maritime 1931



PORTS
TORONTO

RAISON D'ÊTRE.

GESTION DU CAPITAL INTELLECTUEL



La recherche de solutions audacieuses est au cœur de la vision de PortsToronto. Nous exerçons nos activités dans un secteur complexe qui a connu des changements de paradigme spectaculaires au cours des dernières décennies, faisant de l'innovation un élément non négociable pour assurer la résilience de notre entreprise. L'adoption de la numérisation et des nouvelles technologies, tout en mettant l'accent sur les actifs incorporels, nous permet non seulement de servir nos parties prenantes dans un contexte mondial en constante évolution, mais aussi de gagner en efficacité, de pérenniser notre entreprise et notre main-d'œuvre, et de contribuer à confirmer la réputation de Toronto en tant que ville de classe mondiale.

CONFIDENTIALITÉ DES DONNÉES ET CYBERSÉCURITÉ

PortsToronto s'engage à préserver l'intégrité des données que nous recueillons auprès de nos clients, employés, sous-traitants et fournisseurs. Notre programme de confidentialité des données et de cybersécurité s'appuie sur une politique de sensibilisation à la cybersécurité, qui détaille nos responsabilités en matière de mise à jour de notre personnel sur les pratiques exemplaires en matière de cybersécurité, et décrit les attentes à leur égard lors de la mise en œuvre. La politique décrit également les exigences en matière de formation et de discipline en cas de non-conformité, qui visent à assurer notre sécurité dans un contexte de menaces en constante évolution.

Afin de renforcer notre première ligne de défense, nous avons également lancé en 2024 une formation obligatoire de sensibilisation à la cybersécurité pour

notre personnel. Deux versions de cette formation ont été déployées, adaptées à différents groupes de participants, et ont permis de rafraîchir les connaissances de notre personnel sur l'identification des attaques par hameçonnage, l'utilisation sécurisée des appareils mobiles et informatiques, et la prévention des attaques par logiciels malveillants. Au total, 110 apprenants ont été formés au cours de la période considérée.

INNOVATION

L'innovation a été un élément essentiel de notre succès, nous ayant permis de prospérer pendant plus d'un siècle, marqué par des changements massifs en matière de technologie, de préférences des clients et de réglementations. En 2024, nous avons noué un partenariat stratégique avec Plug and Play, une plateforme d'innovation mondiale de premier plan basée dans la Silicon Valley, qui nous aidera à adopter des solutions numériques de pointe et à accélérer l'innovation dans nos unités opérationnelles.

Ce partenariat permettra à PortsToronto de puiser dans les ressources mises à sa disposition par Plug and Play afin de mener à bien sa transformation numérique, de tisser des liens avec des chefs de file mondiaux du milieu de la technologie, et d'échanger avec d'autres organismes au sujet des meilleures pratiques novatrices, tout cela dans le but de proposer des solutions audacieuses visant à accroître la connectivité multimodale, la durabilité, la convivialité et les possibilités économiques.

« PortsToronto possède et exploite le Port de Toronto depuis plus d'un siècle et l'Aéroport Billy Bishop de Toronto depuis 86 ans : cela fait donc longtemps qu'elle mène ses activités dans un esprit d'innovation et d'optimisation. En unissant nos forces avec celles de Plug and Play, nous espérons développer cet esprit d'innovation au profit de nos passagers, de nos partenaires commerciaux et d'autres intervenants. Nous ne sommes qu'aux premiers stades de ce processus accéléré d'innovation et de numérisation, mais nous espérons proposer des solutions qui permettront d'améliorer l'expérience de voyage de nos passagers, d'exploiter le Port plus efficacement, et d'asseoir la réputation mondiale de Toronto en tant que centre de technologie et d'innovation. »

- RJ Steenstra,
président et
chef de la
direction



GESTION DU CAPITAL INTELLECTUEL



PARTAGE DE CONNAISSANCES ET ENGAGEMENT

La connectivité est plus importante que jamais aujourd'hui, et le secteur des transports joue un rôle essentiel dans les économies du savoir en pleine croissance. Non seulement des organisations comme la nôtre relient les personnes et les idées entre elles, mais des réseaux de transport efficaces soutiennent la croissance d'autres industries à forte intensité de connaissances en renforçant les chaînes d'approvisionnement, les viviers de talents et les réseaux professionnels et universitaires. Nous collaborons avec le milieu universitaire, les associations industrielles et les organismes commerciaux pour améliorer la durabilité, innover, partager les connaissances et générer de la valeur partagée.

PRINCIPALES AFFILIATIONS

- Conseil international des aéroports
- Association des administrations portuaires canadiennes
- Aquatic Habitat Toronto
- Boating Ontario
- Conseil des aéroports du Canada
- Chambre de commerce du Canada
- Manufacturiers et Exportateurs du Canada
- Chambre de commerce maritime
- Clean Marine
- Destination Toronto
- Great Lakes Cruise Association
- Alliance verte
- International Trash Trap Network
- Mission To Seafarers du Sud de l'Ontario
- Chambre de commerce de l'Ontario
- Stratégie axée sur la gestion des matières flottantes dans l'arrière-port de Toronto
- Toronto Region Board of Trade
- Association de l'industrie touristique du Canada
- Association de l'industrie touristique de l'Ontario

SE FAIRE LE PIONNIER DE LA DURABILITÉ DANS LA LUTTE CONTRE LES INCENDIES

Souvent désignés comme des « produits chimiques éternels », les substances per- et polyfluoroalkylées (SPFA) sont présentes dans la mousse à formation de film flottant (AFFF) et ont été reconnues comme potentiellement nocives pour la santé humaine et l'environnement.

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a commencé à chercher une mousse sans SPFA/AFFF pour ses opérations de lutte contre les incendies en 2019, à la recherche de solutions respectueuses de l'environnement offrant les mêmes niveaux d'extinction, de temps de combustion et de temps de scellage que les formulations existantes. Nous sommes devenus le premier aéroport commercial en Amérique du Nord dont les opérations de lutte contre les incendies sont passées à une mousse sans SPFA se décomposant en moins de 90 jours, par opposition aux SPFA qui peuvent mettre des milliers d'années à se dissiper.

En 2023, nous avons également fait passer nos essais annuels de distance d'utilisation de l'émulseur à des essais basés sur les intrants. Cette nouvelle méthode utilise une modélisation informatique pour prévoir la quantité de mousse qui sera utilisée et nous permet de mettre à l'essai nos camions de pompiers avec de l'eau, ce qui réduit également la quantité de mousse sans SPFA utilisée dans nos opérations.

De plus, le chef adjoint des pompiers de PortsToronto est directeur de la section 8 du Groupe de travail sur le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs (ARFFWG). Fondé en 1990, l'ARFFWG est un organisme sans but lucratif voué à la protection et à la prévention des incendies d'aéronefs. Il facilite le partage des connaissances et la collaboration afin de prévenir et d'atténuer les conséquences des incendies d'aéronefs.



GESTION DU CAPITAL FINANCIER



Les unités opérationnelles de PortsToronto jouent un rôle essentiel dans les secteurs des transports, du commerce, du tourisme et des loisirs de Toronto. Nous sommes conscients de l'avantage concurrentiel unique que nous offrons à la ville en facilitant la connectivité entre les personnes, les idées, les biens et les services. L'objectif et les valeurs de notre organisation mettent l'accent sur la nécessité de favoriser la prospérité locale, régionale et nationale par le biais de nos activités. La bonne gestion de notre capital financier est donc un pilier essentiel de notre stratégie de création de valeur, puisqu'elle nous permet de réinvestir dans nos collectivités, et notamment dans les infrastructures et les services qui contribuent à leur prospérité.

passagers, l'aéroport est également une base pour Ornge, qui fournit des services d'ambulance aérienne et de transport médical à l'échelle de la province aux personnes gravement malades ou blessées. En 2024, Ornge a effectué 4 741 vols d'évacuation médicale depuis l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto soutient 4 450 emplois, dont 2 080 sont directement liés aux activités de l'aéroport, pour une production économique totale de plus de 2,1 milliards de dollars. L'accent mis sur l'excellence opérationnelle et le service à la clientèle permet à l'aéroport de renforcer sa contribution à l'économie, tout en gagnant la reconnaissance des passagers et des Torontois.

« L'équipe de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto s'efforce d'offrir une excellente expérience client aux passagers, tout en veillant au bien-être de notre planète et des communautés au sein desquelles nous opérons. Exploiter un aéroport plus propre, plus écologique et plus silencieux est au cœur de nos ambitions, et nous travaillons avec tous nos partenaires à l'aéroport et aux différents niveaux de gouvernement pour nous assurer que nous pouvons réinventer le transport pour un avenir plus durable. »

- Warren Askew,
vice-président,
Aéroport Billy
Bishop de
Toronto



IMPACT ÉCONOMIQUE INDIRECT

Aéroport Billy Bishop de Toronto
Situé à quelques minutes du centre-ville, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto offre la connectivité et les possibilités qui font de Toronto une ville de classe mondiale. Reconnu pour sa commodité et l'expérience qu'il offre aux



Nommé meilleur aéroport canadien dans l'édition 2024 du classement AirHelp



85 POUR CENT

des personnes interrogées sont convaincues de l'importance des initiatives environnementales mises en œuvre par l'Aéroport Billy Bishop de Toronto



98 POUR CENT

Satisfaction de la clientèle de l'aéroport



80 POUR CENT

des personnes interrogées sont favorables à la création de nouvelles liaisons entre l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et d'autres aéroports du Canada et des États-Unis



77 POUR CENT

des personnes interrogées reconnaissent que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est un précieux atout pour la ville et un important point d'entrée favorisant le commerce et le tourisme

GESTION DU CAPITAL FINANCIER

Port of Toronto

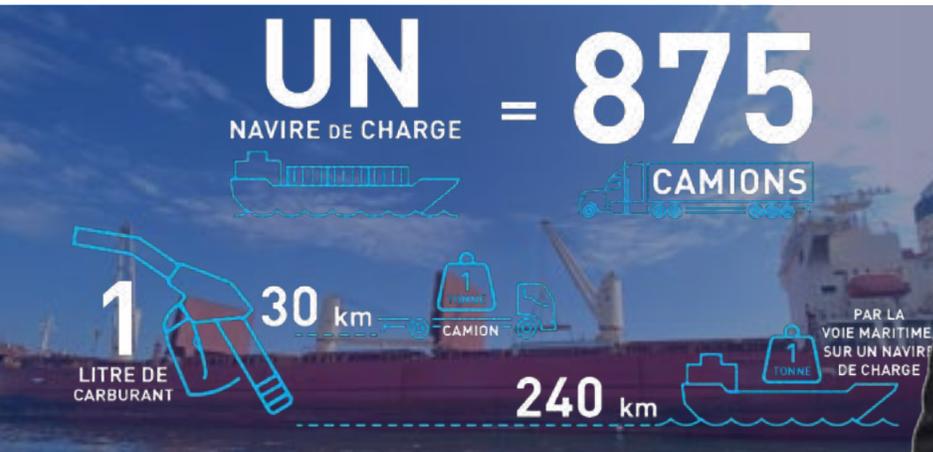
Le Port de Toronto stimule l'activité économique dans des secteurs tels que le commerce, le tourisme, la construction, le cinéma et la télévision, entre autres. S'intégrant parfaitement dans le front de mer emblématique de Toronto, le Port assure la connectivité maritime au cœur de la ville, servant de porte d'entrée à des milliers de croisiéristes et de fret maritime essentiel. L'un des plus grands ports intérieurs du Canada, il est également une plaque tournante pour la production cinématographique et télévisuelle, situé à quelques minutes du centre canadien des affaires, de la finance, de la technologie et de l'innovation en matière de soins de santé.

Navigation maritime – Une offre de transport écologique

Un seul litre de carburant permet de faire parcourir à une tonne de fret 240 kilomètres par navire, contre seulement 30 kilomètres par camion. En 2024, le transit de fret maritime par le Port de Toronto a permis d'éviter la circulation d'environ 51 000 camions de 40 tonnes sur les routes et autoroutes congestionnées de la RGT.

« Les ports maritimes jouent un rôle clé dans la prospérité économique, et le Port de Toronto ne fait pas exception. Nos politiques, nos opérations et nos initiatives en matière d'ESG contribuent aux objectifs de développement durable des Nations Unies, à savoir la réduction des inégalités, les villes et les communautés durables, l'action climatique et l'industrie, l'innovation et les infrastructures. Alors que nous nous efforçons d'accroître la vitalité économique et la durabilité du Port, le bien-être de nos communautés et de notre planète reste une priorité essentielle pour PortsToronto. »

- Capitaine Satinder Singh, vice-président des opérations maritimes



¹ Great Lakes & St. Lawrence Region Announces Record-Breaking 2023 Cruise Ship Season, Cruise the Great Lakes, May 4, 2023. [Lien.](#)

GESTION DU CAPITAL FINANCIER

Au-delà de nos unités opérationnelles, les contributions de PortsToronto à la construction de la ville au fil des ans comprennent, sans s'y limiter :



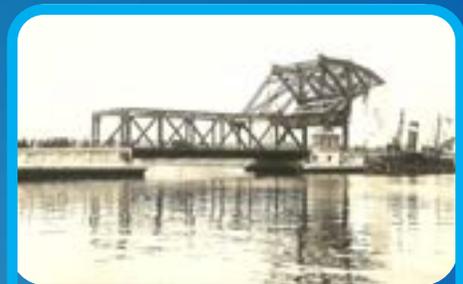
Construction du parc Sunnyside et du parc d'attractions.



Construction des quais qui s'étendent dans la baie de Toronto, du quai Bathurst jusqu'à la rive ouest de la rue Bay, et des zones situées entre la rue Bay et la rue Yonge.



Construction de la première base torontoise d'hydravions civils et commerciaux.



Construction du pont du chenal maritime.



Agrandissement des îles de Toronto afin de créer un espace récréatif pour les habitants de la ville.



Construction de la flèche de la rue Leslie.

PERFORMANCE ÉCONOMIQUE

Bien que PortsToronto fonctionne comme une entité autosuffisante et autonome, le lien inextricable entre notre croissance et celle de nos communautés nous pousse à privilégier une gestion responsable et efficace de notre capital financier. Une bonne performance financière nous permet de maximiser nos investissements dans nos initiatives environnementales et communautaires, dans l'innovation et dans la prospérité de toutes nos parties prenantes.

Un aperçu de notre contribution économique directe en 2024 est présenté ci-dessous, des renseignements plus détaillés étant disponibles dans le « Rapport de gestion » et les « États financiers consolidés » qui suivent.

Valeur économique générée (VEG)	2024 (en milliers de dollars canadiens)	2023 (en milliers de dollars canadiens)
Produits	81,305	71,081
Valeur économique distribuée	2024	2023
Coûts de fonctionnement	27 970	22 516
Salaires et avantages sociaux des employés	14 653	13 662
Paiements aux fournisseurs de capitaux	4 230	4 650
Paiements aux gouvernements	8 477	7 031
Investissements communautaires	1 227	697
Total de la valeur économique distribuée (VED)	56 557	48 556
Valeur économique retenue	2024	2023
Valeur économique retenue (VEG-VED)	24 748	22 525

“PortsToronto businesses serve as foundational economic engines along the Toronto waterfront, driving billions in regional economic activity and powering key industries. In 2024, PortsToronto continued its legacy of building connections and supporting the movement of travellers, goods, investment, and commercial activity in and out of Canada’s largest city. At the same time, we are enhancing resilience through strategic investments in essential infrastructure and committing resources to long-term environmental sustainability that will benefit generations to come.”

- John Peellegoda, premier vice-président et directeur des finances et vice-président principal de la stratégie



PORTS TORONTO

DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION 2024



DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION 2024

FAITS SAILLANTS

(en millions \$)

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

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

RÉSUMÉ DU REVENU NET ET DU BAIIDA

(en millions \$)

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

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

POINTS CLÉS



REVENUS : 81,3 millions \$

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



BAIIDA ¹ : 29,0 millions \$

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



DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS : 19,7 millions \$

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

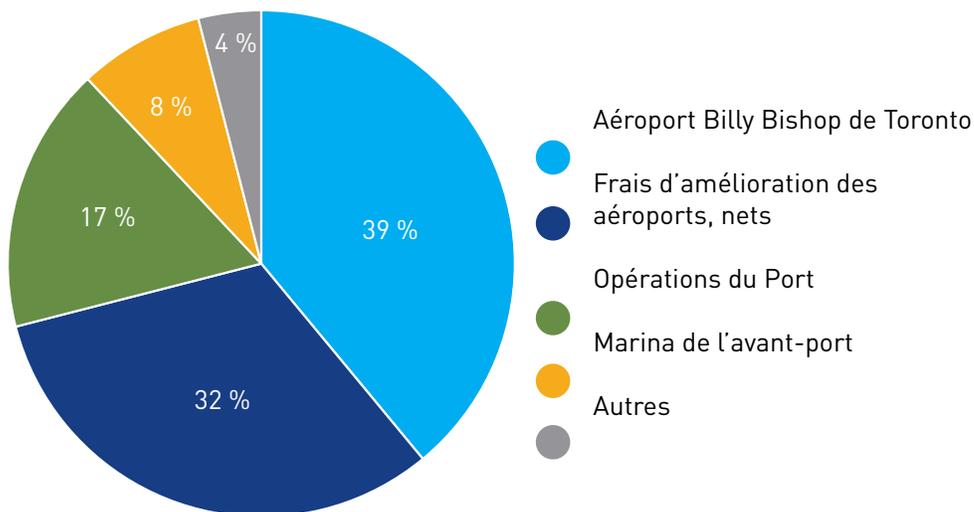
¹ Bénéfice avant intérêts, impôts et dotations aux amortissements, mesure non conforme aux normes IFRS.

DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION 2024

REVENUS

(en millions \$)

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



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

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

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

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

AÉROPORT DE TORONTO
BILLY BISHOP
TORONTO CITY AIRPORT

39 % DU TOTAL DES REVENUS

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

PORT OF TORONTO

17 % DU TOTAL DES REVENUS

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

Marina
DE L'AVANT-PORT

8 % DU TOTAL DES REVENUS,

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

DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION 2024

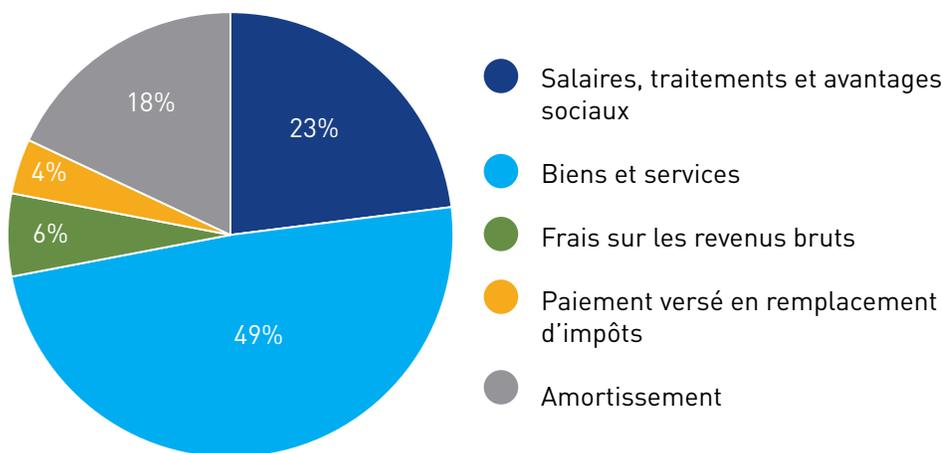
DÉPENSES D'EXPLOITATION

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

DÉPENSES D'EXPLOITATION

(en millions \$)

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



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

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

PORTS
TORONTO

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS



États financiers consolidés de l'Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2024

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

Rapport de l'auditeur indépendant

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

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de l'Administration portuaire de Toronto (l'« Administration portuaire »), qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2024, et l'état consolidé du résultat net et du résultat global, l'état consolidé des variations des capitaux propres et le tableau consolidé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des informations significatives sur les méthodes comptables (appelés collectivement les « états financiers »).

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration portuaire au 31 décembre 2024, ainsi que des résultats de son exploitation, des variations des capitaux propres et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes IFRS de comptabilité publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »).

Fondement de l'opinion

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptables professionnels agréés

Experts-comptables autorisés

Le 24 avril 2025

Administration portuaire de Toronto
État consolidé de la situation financière
 Au 31 décembre 2024
 (en milliers de dollars canadiens)

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

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Approuvé par le conseil,

, administrateur

, administrateur

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

Exercice clos le 31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

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

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Administration portuaire de Toronto
État consolidé des variations des capitaux propres

Exercice clos le 31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	Excédent de l'actif sur le passif, montant net \$	Cumul des autres éléments du résultat global \$	Total des capitaux propres \$
Solde au 31 décembre 2022		204 275	29 432	233 707
Bénéfice net		9 311	—	9 311
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs	7	—	1 201	1 201
Perte sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	—	(122)	(122)
Solde au 31 décembre 2023		213 586	30 511	244 097
Bénéfice net		17 004	—	17 004
Profit lié à la réévaluation des avantages du personnel futurs	7	—	7 815	7 815
Perte sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	—	(131)	(131)
Solde au 31 décembre 2024		230 590	38 195	268 785

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Administration portuaire de Toronto

Tableau consolidé des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

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

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

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

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

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

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

L'Administration portuaire exploite plusieurs activités, notamment :

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

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables

Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés ont été préparés par la direction selon les Normes IFRS® de comptabilité publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »). Les principales normes comptables appliquées lors de la préparation de ces états financiers consolidés sont présentées ci-dessous. Ces méthodes ont été appliquées de manière cohérente pour les exercices présentés. Au moment d'approuver les états financiers consolidés, l'Administration portuaire et son conseil d'administration pouvaient raisonnablement s'attendre à ce que l'Administration portuaire dispose des ressources adéquates pour poursuivre son exploitation dans un avenir prévisible. Par conséquent, le principe comptable de continuité d'exploitation a été adopté dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés.

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

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

Mode de présentation

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

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Instruments financiers

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

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

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Actifs financiers

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

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

Coût amorti

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

Méthode du taux d'intérêt effectif

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

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

Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global

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

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

Juste valeur par le biais du résultat net

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Actifs financiers (suite)

Dépréciation d'actifs financiers

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

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

Une correction de valeur pour les pertes de crédit attendues pour la durée de vie est requise pour un instrument financier si le risque de crédit que comporte l'instrument financier en question a augmenté de manière importante depuis la comptabilisation initiale. Elle est également requise pour les actifs sur contrats ou les créances clients qui ne sont pas, conformément à IFRS 15, considérés comme comportant une composante financement importante. Au 31 décembre 2024, l'Administration portuaire ne détenait aucun instrument financier affichant une augmentation du risque suffisante pour justifier une correction de valeur pour les pertes de crédit attendues pour la durée de vie.

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

Pour tous les autres instruments financiers, les pertes de crédit attendues sont évaluées au montant des pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir. Au 31 décembre 2024, le seul actif financier pour lequel une correction de valeur a été comptabilisée à un montant égal aux pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir est les débiteurs, par le biais d'une correction de valeur pour créances douteuses.

Évaluation des pertes de crédit attendues

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Actifs financiers (suite)

Décomptabilisation d'actifs financiers

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

Autres passifs financiers

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

Décomptabilisation de passifs financiers

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

Instruments financiers dérivés comprenant la comptabilité de couverture

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

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

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

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Actifs financiers (suite)

Instruments financiers dérivés comprenant la comptabilité de couverture (suite)

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

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

Immobilisations

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

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

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

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

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

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Dépréciation d'immobilisations

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

Financement d'immobilisations par des gouvernements

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

Contrats de location

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

a) L'Administration portuaire en tant que bailleur

Les contrats de location dans lesquels l'Administration portuaire agit en tant que bailleur sont classés à titre de contrats de location-financement ou de contrats de location simple. Lorsque les clauses du contrat de location prévoient le transfert au preneur de la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété, le contrat est classé à titre de contrat de location-financement. Tous les autres contrats de location sont classés à titre de contrats de location simple. Les produits locatifs tirés des contrats de location simple sont comptabilisés selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location. Au 31 décembre 2024, l'Administration portuaire n'avait pas conclu de contrats de location simple.

b) L'Administration portuaire en tant que preneur

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Contrats de location (suite)

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

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

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

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

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

Passif au titre de la concession du tunnel

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

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Avantages du personnel futurs

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

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

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

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

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

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

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

Charge liée aux produits bruts

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

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

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

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

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

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Adoption de normes nouvelles et révisées (suite)

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

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

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

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

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

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

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

IFRS 18

États financiers : Présentation et informations à fournir

Modifications d'IFRS 9
Instruments financiers

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Adoption de normes nouvelles et révisées (suite)

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

IFRS 18 États financiers : Présentation et informations à fournir

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

IFRS 18 introduit également de nouvelles dispositions visant à :

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Utilisation d'estimations et principaux domaines faisant appel au jugement

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

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

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

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

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

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

ii) Durées d'utilité des immobilisations

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

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

iii) Débiteurs

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

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

iv) Dépréciation des immobilisations

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

v) Avantages du personnel futurs

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

vi) Provisions liées à des poursuites judiciaires

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

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

vii) Charges à payer

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

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

viii) Passif au titre de la concession du tunnel

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

3. Instruments financiers : juste valeur et gestion du risque*Juste valeur*

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

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

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

Le tableau qui suit présente un sommaire du classement de la juste valeur au 31 décembre 2024, par niveau.

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

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

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

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

Gestion du risque financier

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

Risque de marché

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

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt décrit l'exposition de l'Administration portuaire aux fluctuations du niveau d'ensemble des taux d'intérêt. Le risque de taux d'intérêt lié aux actifs financiers survient lorsque l'Administration portuaire investit dans des produits à revenu fixe comprenant des placements portant intérêt et qu'elle engage des passifs financiers à des taux d'intérêt variables. Les variations des taux d'intérêt ont une incidence directe sur la juste valeur des titres à revenu fixe et sur la juste valeur des fonds d'investissement. Les variations des taux d'intérêt ont également une incidence indirecte sur le reste des placements détenus par l'Administration portuaire. À la fin de 2024, l'Administration portuaire détenait des titres à revenu fixe dans des placements à court terme pour un montant total de 82 101 \$ (2023 – 53 480 \$) et dans des placements à long terme pour un montant total de 25 160 \$ (2023 – 51 275 \$). Ces titres à revenu fixe comprennent des acceptations bancaires, des certificats de placement garanti ainsi que des obligations.

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

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

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

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

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

Gestion du risque financier (suite)

Risque de taux d'intérêt (suite)

Les passifs financiers de l'Administration portuaire sont exposés aux fluctuations des taux d'intérêt sur la tranche non couverte de la dette à long terme et sur sa facilité de crédit. Au 31 décembre 2024, l'Administration portuaire était exposée au risque de taux d'intérêt suivant :

	\$
Tranche non couverte de la dette à long terme	<u>18 720</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>94</u>

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

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

Risque de crédit

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

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

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

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

Gestion du risque financier (suite)

Risque de crédit (suite)

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

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

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

Rapprochement de la correction de valeur pour créances douteuses

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

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

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

Gestion du risque financier (suite)

Risque de liquidité

L'Administration portuaire vise à avoir suffisamment de liquidités pour faire face à ses obligations lorsqu'elles arrivent à échéance. L'Administration portuaire surveille ses soldes de trésorerie et les flux de trésorerie que génèrent ses activités d'exploitation pour s'assurer qu'ils répondent à ses exigences. Le tableau suivant présente les passifs financiers de l'Administration portuaire au 31 décembre 2024. Les remboursements en trésorerie non actualisés requis pour régler ces passifs, compte non tenu du passif au titre de la concession du tunnel, sont indiqués ci-dessous.

	Valeur comptable	2025	2026	2027 et par la suite
	\$	\$	\$	\$
Créditeurs et charges à payer	43 393	43 393	—	—
Emprunt bancaire	22 205	2 276	2 280	17 649
	<u>65 598</u>	<u>45 669</u>	<u>2 280</u>	<u>17 649</u>

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

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

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 2024

(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. L'Administration portuaire ne peut contracter aucun emprunt à titre de mandataire de Sa Majesté. À l'heure actuelle, l'Administration portuaire dépend en grande partie de ses flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et d'investissement pour financer son programme de dépenses d'investissement. Le capital de l'Administration portuaire comprend son emprunt bancaire, le passif au titre de la concession du tunnel et les capitaux propres, déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, ainsi que les placements à court terme.

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

Au 31 décembre 2024, le solde des FAA correspondait à une insuffisance de 3 506 \$, qui avait temporairement été financée au moyen de fonds généraux qui ne représentent pas des FAA. À mesure que des produits tirés des FAA sont générés par l'ABBT, ils seront affectés au remboursement des fonds qui ne représentent pas des FAA qui ont été utilisés. Par ailleurs, les emprunts bancaires de l'Administration portuaire sont assortis de clauses restrictives, auxquelles elle se conformait au 31 décembre 2024. De plus, l'Administration portuaire doit respecter certaines restrictions d'origine externe quant aux actifs qu'elle peut acheter avec les frais d'améliorations aéroportuaires. Au 31 décembre 2024, l'Administration portuaire se conformait à ces restrictions.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

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

Les actifs au titre de droits d'utilisation et les obligations locatives de l'Administration portuaire sont liés à un contrat de location visant les locaux de son siège social ainsi qu'à un contrat de location visant une salle réservée aux services TI, un coin-repas et un vestiaire situés dans l'aérogare de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Les deux contrats de location ont été conclus en 2019. Le contrat de location initial pour le siège social devait prendre fin le 27 septembre 2027. Toutefois, une modification du contrat a été effectuée en 2024, ce qui a donné lieu à une résiliation anticipée au 29 septembre 2025. Cette modification s'est traduite par un ajustement des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives. En parallèle, un nouveau contrat de location pour le siège social a été signé, avec prise d'effet le 1^{er} octobre 2025 et expiration le 28 février 2035, couvrant une superficie louée élargie, laquelle n'est pas incluse dans les actifs au titre de droits d'utilisation et les obligations locatives au 31 décembre 2024.

Actifs au titre de droits d'utilisation

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

Obligations locatives

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

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, la charge liée aux paiements de loyers variables qui n'est pas prise en compte dans l'évaluation des obligations locatives s'est élevée à 239 \$ (2023 – 315 \$). Les charges liées aux contrats de location à court terme et les charges liées aux contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur se sont élevées à 314 \$ (2023 – 110 \$) et à 20 \$ (2023 – 19 \$), respectivement; celles-ci ont été passées en charges directement dans le résultat net.

6. Immobilisations

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

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

Projets d'immobilisations futurs

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

Le total des dépenses d'investissement futures estimatives pour les projets autorisés ou faisant l'objet d'un engagement s'élève à 30,00 M\$ (2023 – 26,94 M\$).

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

6. Immobilisations (suite)

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

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

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

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

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

7. Avantages du personnel futurs

L'Administration portuaire offre à ses employés permanents à temps plein (les employés non syndiqués embauchés avant le 25 novembre 2013 et certains employés syndiqués) un régime de retraite à prestations définies (le « régime à prestations définies ») enregistré auprès du Bureau du surintendant des institutions financières (le « BSIF »). L'Administration portuaire offre par ailleurs aux employés non syndiqués permanents à temps plein qui ont été embauchés après le 24 novembre 2013 un régime de retraite à cotisations définies. Certains participants du régime ont reçu des prestations supplémentaires, selon une formule qui se rapproche de celle du régime enregistré, en remplacement des prestations définies qui sont limitées en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Ces prestations supplémentaires ne sont pas capitalisées. L'Administration portuaire offre également des avantages postérieurs à l'emploi autres que de retraite à la plupart de ses employés, tel qu'il est décrit à la note 2 à la section « Avantages du personnel futurs ». Les prestations au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi et de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (« CSPAAAT ») ne sont pas capitalisées. Depuis 2018, l'Administration portuaire offre d'autres avantages du personnel futurs à certains de ses employés à temps plein, pourvu qu'ils demeurent à son emploi pour une durée déterminée. En raison du départ de certains employés en 2023 et en 2024, certains avantages du personnel futurs ont été frappés de déchéance et ont fait l'objet de règlements. L'incidence de ces éléments a été reflétée dans les présents états financiers consolidés.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

7. Avantages du personnel futurs (suite)

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

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

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

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

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

7. Avantages du personnel futurs (suite)

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Avantages du personnel futurs (suite)

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

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

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

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

7. Avantages du personnel futurs (suite)

Répartition de l'actif du régime de retraite au 31 décembre 2024*

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

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

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

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

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

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés

a) Emprunts bancaires

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

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

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

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

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

b) Instrument dérivé et comptabilité de couverture

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

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

Cette couverture a été désignée comme un swap de taux d'intérêt dans une relation de couverture, et le solde de la facilité de crédit s'établissait alors à 7 998 \$. L'efficacité rétrospective et prospective de la couverture est évaluée selon la méthode du dérivé hypothétique. Cette méthode d'évaluation consiste à comparer à chaque période l'incidence des variations des taux d'intérêt sur les variations de la juste valeur du dérivé réel et du dérivé hypothétique. La tranche efficace du swap de taux d'intérêt est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global jusqu'à ce que la transaction prévue soit réalisée.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés (suite)

b) Instrument dérivé et comptabilité de couverture (suite)

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

Cette couverture a été désignée comme une couverture de flux de trésorerie, et cette désignation est maintenue dans le cadre du refinancement. En effet, d'après une évaluation du contrat de prêt renouvelé conclu en mai 2024, l'Administration portuaire a déterminé que cet instrument peut continuer d'être désigné comme une couverture, car les flux de trésorerie initiaux couverts (les « éléments couverts ») n'ont pas changé aux termes du nouveau contrat de prêt.

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

i) Incidence sur le bénéfice net – tranche inefficace

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

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

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

9. Paiements en remplacement d'impôts

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

10. Frais d'améliorations aéroportuaires

L'Administration portuaire exigeait des frais d'améliorations aéroportuaires (les « FAA » ou les « frais ») de 29,00 \$ en 2024 (2023 – 29,00 \$) par passager au départ. De plus, les produits nets tirés du matériel publicitaire du tunnel ont été inclus dans les FAA. Ces frais seront entièrement affectés au financement du programme d'immobilisations de l'aéroport, lequel inclut le service de la dette au titre des emprunts (se reporter à la note 8).

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, le montant net des FAA perçus s'est élevé à 25 505 \$ (2023 – 24 981 \$). Ces frais sont comptabilisés dans l'état consolidé du résultat net et du résultat global à titre de frais d'améliorations aéroportuaires.

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

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

10. Frais d'améliorations aéroportuaires (suite)

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

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

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

11. Éventualités

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

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

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

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

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

1 – a cessé ses fonctions le 7 mars 2025

2 – est entrée en fonction le 2 avril 2024

3 – est entrée en fonction le 14 mars 2025

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

5 – a cessé ses fonctions le 12 septembre 2024

6 – a cessé ses fonctions le 12 janvier 2023

7 – a cessé ses fonctions le 31 juillet 2024

8 – est entré en fonction le 29 juillet 2024

9 – est entré en fonction le 27 mars 2023

10 – est entré en fonction le 17 avril 2023

11 – est entré en fonction le 29 mai 2023

13. Engagements

L'Administration portuaire a une entente de location avec le ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario dans le but de construire, d'exploiter et de maintenir une décharge située à proximité de Leslie Street, sur une partie de la flèche littorale de cette rue. L'entente de l'Administration portuaire viendra à échéance le 31 octobre 2027. En vertu de son contrat de location, l'Administration portuaire est tenue de maintenir dans un état stable et dynamique les berges et les points d'attache connexes.

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

Actuellement, l'Administration portuaire est partie à un contrat de location visant son siège social, lequel est situé au 207 Queens Quay West. Le contrat de location sera renouvelé avec prise d'effet le 1^{er} octobre 2025, et la date d'expiration sera le 28 février 2035. L'Administration portuaire a également conclu un contrat de location visant un local réservé aux services de TI ainsi qu'un coin-repas et un vestiaire dans l'aérogare de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Le contrat de location arrive à expiration le 29 juin 2033. Se reporter à la note 5 pour plus de détails au sujet de l'obligation locative comptabilisée à l'égard de ces deux contrats de location.

14. Garanties

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

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

14. Garanties (suite)

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

15. Projet de tunnel

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

L'Administration portuaire a inscrit à l'actif le coût de construction et la valeur actualisée des paiements futurs au titre des immobilisations et du cycle de vie à effectuer sur la durée de la concession, dont la date d'expiration est fixée au 8 avril 2034. L'Administration portuaire a également comptabilisé un passif au titre du tunnel équivalant à l'actif, diminué des paiements effectués. Au 31 décembre 2024, un actif de 110 418 \$ (2023 – 110 418 \$) avait été comptabilisé au titre des immobilisations, avec un passif connexe de 47 037 \$ (2023 – 50 623 \$).

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

L'Administration portuaire verse à BBPT AF LP des paiements mensuels au titre des immobilisations totalisant 6 583 \$ par année jusqu'au 8 avril 2034, lesquels sont financés par une partie des frais d'améliorations aéroportuaires facturés aux passagers au départ de l'aéroport.

L'Administration portuaire doit également verser des paiements mensuels au titre du cycle de vie totalisant 212 \$ par année, ainsi que des paiements mensuels au titre de l'exploitation totalisant 1 301 \$ par année jusqu'en 2034. Ces paiements sont indexés en fonction de l'inflation et, au 31 décembre 2024, les montants indexés se chiffraient à 217 \$ (2023 – 212 \$) et à 1 756 \$ (2023 – 1 689 \$) par exercice, respectivement.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

16. Produits et charges par unité d'exploitation

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

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

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

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

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

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

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

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

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

19. Chiffres comparatifs de l'exercice précédent

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

ANNEXE A : THÈMES IMPORTANTS

Thème important	Norme de la GRI	Éléments d'information
Sûreté et sécurité	GRI 410 : Pratiques de sécurité 2016	410-1 Formation du personnel de sécurité aux politiques et procédures relatives aux droits de l'homme
Santé et sécurité au travail	GRI 403 : Santé et sécurité au travail 2018	403-1 Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail
		403-2 Identification des dangers, évaluation des risques et investigation des événements indésirables
		403-3 Services de santé au travail
		403-4 Participation et consultation des travailleurs et communication relative à la santé et à la sécurité au travail
		403-5 Formation des travailleurs à la santé et à la sécurité au travail
		403-6 Promotion de la santé des travailleurs
		403-7 Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships
		403-8 Travailleurs couverts par un système de gestion de la santé et de la sécurité au travail
		403-9 Accidents du travail
		403-10 Maladies professionnelles
Emploi	GRI 401 : Emploi 2016	401-1 Recrutement de nouveaux employés et rotation du personnel
		401-3 Congé parental
Performance économique	GRI 201 : Performance économique 2016	201-1 Valeur économique directe générée et distribuée
Droits de la personne	GRI 408 : Travail des enfants 2016	408-1 Opérations et fournisseurs présentant un risque significatif lié au travail des enfants
	GRI 409 : Travail forcé ou obligatoire 2016	409-1 Opérations et fournisseurs présentant un risque significatif de travail forcé ou obligatoire
Gestion des risques	Sujet non traité par la GRI	
Éthique des affaires	GRI 205 : Lutte contre la corruption 2016	205-3 Cas avérés de corruption et mesures prises
	GRI 206 : Comportement anticoncurrentiel 2016	206-1 Actions en justice contre le comportement anticoncurrentiel et les pratiques antitrust
Accessibilité	Sujet non traité par la GRI	

ANNEXE A : THÈMES IMPORTANTS

Thème important	Norme de la GRI	Éléments d'information
Gestion des déchets	GRI 306 : Déchets 2020	306-1 Génération de déchets et impacts significatifs liés aux déchets
		306-2 Gestion des impacts significatifs liés aux déchets
		306-4 Déchets non destinés à l'élimination
Gestion de la réglementation et conformité réglementaire	Sujet non traité par la GRI	
Satisfaction de la clientèle	Sujet non traité par la GRI	
Énergie et émissions	GRI 302 : Énergie 2016	302-1 Consommation énergétique au sein de l'organisation
		302-3 Intensité énergétique
		302-4 Réduction de la consommation énergétique
		302-5 Réduction des besoins énergétiques des produits et des services
	GRI 305 : Émissions 2016	305-1 Émissions directes de GES (champ d'application 1)
		305-2 Émissions indirectes de GES (champ d'application 2)
		305-4 Intensité des émissions de GES
		305-5 Réduction des émissions de GES
Engagement et satisfaction des employés	Sujet non traité par la GRI	
Diversité, équité et inclusion	GRI 405 : Diversité et égalité des chances 2016	405-1 Diversité des organes de gouvernance et des employés
		405-2 Ratio du salaire de base et de la rémunération des femmes et des hommes
	GRI 406 : Lutte contre la discrimination 2016	406-1 Cas de discrimination et mesures correctives prises
Apprentissage et perfectionnement	GRI 404 : Formation et éducation 2016	404-2 Programmes de mise à niveau des compétences des employés et programmes d'aide à la transition
		404-3 Pourcentage d'employés bénéficiant de revues de performance et d'évolution de carrière

ANNEXE A : THÈMES IMPORTANTS

Thème important	Norme de la GRI	Éléments d'information
Gestion du bruit	Sujet non traité par la GRI	305-2 Émissions indirectes de GES (champ d'application 2)
Collectivités locales	GRI 413 : Communautés locales 2016	413-1 Activités impliquant la communauté locale, évaluation des impacts et programmes de développement
Eau et effluents	GRI 303 : Eau et effluents 2018	303-1 Interactions avec l'eau en tant que ressource partagée
		303-2 Gestion des impacts liés au rejet d'eau
		303-3 Prélèvement d'eau
		303-4 Rejet d'eau
		303-5 Consommation d'eau
Innovation	Sujet non traité par la GRI	
Impact économique indirect	GRI 203 : Impacts économiques indirects 2016	203-1 Investissements dans les infrastructures et mécénat
		203-2 Impacts économiques indirects significatifs
Droits des peuples autochtones	GRI 411 : Droits des peuples autochtones 2016	411-1 Cas de violations des droits des peuples autochtones

ANNEXE B : INDEX DU CONTENU DE LA NORME GRI

DÉCLARATION D'UTILISATION	PortsToronto a communiqué ses données conformément aux normes GRI pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2024.
GRI 1 UTILISÉE	GRI 1 : Fondation 2021

NORME GRI / AUTRE SOURCE	ÉLÉMENT D'INFORMATION	LOCALISATION
INFORMATIONS GÉNÉRALES		
GRI 2 : Informations générales 2021	2-1 Détails sur l'organisation	13
	2-2 Entités incluses dans le reporting de durabilité de l'organisation	11, 14-16
	2-3 Période, fréquence et point de contact du reporting	11
	2-4 Restatements of information	Ne s'applique pas
	2-5 Assurance externe	Ne s'applique pas
	2-6 Activities, value chain and other business relationships	13-16
	2-7 Employés	41
	2-8 Travailleurs qui ne sont pas des employés	Ne s'applique pas
	2-9 Structure et composition de la gouvernance	20-21
	2-10 Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé	20
	2-11 Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé	20
	2-12 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la supervision de la gestion des impacts	20-21
	2-13 Délégation de la responsabilité de la gestion des impacts	20-21
	2-14 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le reporting de durabilité	20
	2-15 Conflits d'intérêts	Ne s'applique pas
	2-16 Communication des préoccupations majeures	20-22
	2-17 Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé	20
	2-18 Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance le plus élevé	20
	2-19 Politiques de rémunération	104
	2-20 Processus de détermination de la rémunération	104
2-22 Déclaration sur la stratégie de développement durable	5-10	

ANNEXE B : INDEX DU CONTENU DE LA NORME GRI

NORME GRI / AUTRE SOURCE	ÉLÉMENT D'INFORMATION	LOCALISATION
INFORMATIONS GÉNÉRALES		
GRI 2: Informations générales	2-22 Déclaration sur la stratégie de développement durable	22
	2-23 Engagements politiques	22
	2-24 Intégrer les engagements politiques	18, 19, 21, 22
	2-25 Processus pour remédier aux impacts négatifs	22
	2-26 Mécanismes permettant de demander conseil et de faire part de ses préoccupations	22
	2-28 Associations membres	58
	2-29 Approche de l'engagement des parties prenantes	23-25
	2-30 Conventions collectives	41
INFORMATIONS GÉNÉRALES		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-1 Processus pour déterminer les thèmes pertinents	26
	3-2 Liste des thèmes pertinents	26, 69-71
Performances économique		
GRI 3: Thèmes Pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	59-62
GRI 201: Performances économique 2016	201-1 Valeur économique directe générée et distribuée	62
Impacts économiques indirects		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	59
GRI 203: Impacts économiques indirects 2016	203-1 Investissements dans les infrastructures et services soutenus	59-61
	203-2 Impacts économiques indirects importants	59-61
Lutte contre la corruption		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	22
GRI 205: Lutte contre la corruption 2016	205-3 Incidents de corruption confirmés et mesures prises	Aucun
Anti-competitive behavior		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	22
GRI 206: Comportement anticoncurrentiel 2016	206-1 Actions en justice pour comportement anticoncurrentiel, antitrust et pratiques monopolistiques	Aucun

ANNEXE B : INDEX DU CONTENU DE LA NORME GRI

NORME GRI / AUTRE SOURCE	ÉLÉMENT D'INFORMATION	LOCALISATION
Énergie		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	46
GRI 302: Énergie 2016	302-4 Réduction de la consommation d'énergie	46, 47
Eau et effluents		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	49
GRI 303: Eau et effluents 2018	3-3 Gestion des thèmes pertinents	49-51
	303-1 Interactions avec l'eau comme ressource partagée	49-51
	303-2 Gestion des impacts liés aux rejets d'eau	49
Émissions		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	46
GRI 305: Émissions 2016	305-1 Émissions directes (scope 1) de GES	47
	305-2 Émissions de GES indirectes liées à l'énergie (Scope 2)	47
	305-4 Intensité des émissions de GES	47
	305-5 Réduction des émissions de GES	46-48
Déchets		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	49
GRI 306 : Déchets 2020	306-2 Gestion des impacts significatifs liés aux déchets	49-51
	306-4 Déchets détournés de l'élimination	49-51

ANNEXE B : INDEX DU CONTENU DE LA NORME GRI

NORME GRI / AUTRE SOURCE	ÉLÉMENT D'INFORMATION	LOCALISATION
Emploi		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	37
GRI 401: Emploi 2016	401-1 Embauches de nouveaux employés et roulement du personnel	42
	401-3 Congé parental	42
Santé et sécurité au travail		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	38
GRI 403: Santé et sécurité au travail 2018	403-1 Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail	38
	403-2 Identification des dangers, évaluation des risques et enquête sur les incidents	38
	403-3 Services de santé au travail	38
	403-4 Participation, consultation et communication des travailleurs sur la santé et la sécurité au travail	38
	403-5 Formation des travailleurs en santé et sécurité au travail	38, 40
	403-6 Promotion de la santé des travailleurs	39
	403-9 Accidents du travail	38
	403-10 Maladie liée au travail	38
Formation et éducation		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	40
GRI 404: Formation et éducation 2016	404-2 Programmes de mise à niveau des compétences des employés et programmes d'aide à la transition	40
Diversité et égalité des chances		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	41
GRI 405: Diversité et égalité des chances 2016	405-1 Diversité des instances de gouvernance et des salariés	41
Non-discrimination		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	41
GRI 406: Non-discrimination 2016	406-1 Incidents de discrimination et mesures correctives prises	Aucun

ANNEXE B : INDEX DU CONTENU DE LA NORME GRI

NORME GRI / AUTRE SOURCE	ÉLÉMENT D'INFORMATION	LOCALISATION
Travail des enfants		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	43
GRI 408: Travail des enfants 2016	408-1 Opérations et fournisseurs exposés à un risque important d'incidents liés au travail des enfants	Aucun
Travail forcé ou obligatoire		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	43
GRI 409: Travail forcé ou obligatoire 2016	409-1 Opérations et fournisseurs exposés à un risque important d'incidents de travail forcé ou obligatoire	Aucun
Pratiques de sécurité		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	43
GRI 410: Pratiques de sécurité 2016	410-1 Personnel de sécurité formé aux politiques ou procédures en matière de droits de l'homme	43
Droits des peuples autochtones		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	25
GRI 411: Droits des peuples autochtones 2016	411-1 Incidents de violations impliquant les droits des peuples autochtones	Aucun
Communautés locales		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	23, 24, 28
GRI 413: Communautés locales 2016	413-1 Opérations avec engagement des communautés locales, évaluations d'impact et programmes de développement	28-33