

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

RAPPORT DE GESTION 2019
(En milliers de dollars)

27 mai 2020

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

Résumé

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

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

Incidence de la pandémie de la COVID-19 sur PortsToronto

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

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

(En milliers de dollars)

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

Introduction

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

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

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

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

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

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

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

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

(En milliers de dollars)

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

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

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

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

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

(En milliers de dollars)

Considérations d'ordre financier

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

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

Les travaux de construction de base du tunnel piétonnier ont coûté 82 500 \$, et, en date du 29 mai 2015, la construction était presque achevée et acceptée par l'Administration portuaire. Le tunnel a été officiellement ouvert au public et aux parties concernées le 30 juillet 2015. Les droits de propriété du tunnel piétonnier sont conférés à l'Administration portuaire.

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

Paiements aux intervenants gouvernementaux

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

(En milliers de dollars)

Gouvernance du conseil d'administration

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

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

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

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

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

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

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

(En milliers de dollars)

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

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

Opérations portuaires

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

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

Marina de l'avant-port

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

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

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

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

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

(En milliers de dollars)

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

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

Aéroport Billy Bishop de Toronto

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

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

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

Biens et autres

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

Placements

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

Services généraux

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

(En milliers de dollars)

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

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

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

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

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

Autres éléments

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

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

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

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

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

(En milliers de dollars)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(En milliers de dollars)

L'augmentation brute se décompose comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(En milliers de dollars)

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

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

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

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

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