



PORTS TORONTO

Rapport annuel 2021



PORTS TORONTO

Canada

© Administration portuaire de Toronto
2022. Tous droits réservés.

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

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

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

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



TABLE DES MATIÈRES

4	Reconnaissance du territoire
5	Partie un : Introduction
6	Message de la présidente
8	Message du Chef de la direction
11	À propos de PortsToronto
12	Gouvernance d'entreprise
13	Conseil d'administration
13	Haute direction
14	Aéroport Billy Bishop de Toronto
16	Port de Toronto
18	Marina de l'avant-port
19	Biens et actifs immobiliers
20	Partie deux : Durabilité
21	I. Approche en matière de durabilité & évaluation des progrès
22	II. Principales réalisations en durabilité en 2021
22	Le Marilyn Bell I – le tout premier traversier canadien à émissions nulles alimenté par un système de batteries au lithium-ion
24	Recours à l'énergie renouvelable
25	Programme Seabin de PortsToronto
26	Favoriser l'épanouissement d'une végétation d'arbres et arbustes indigènes à la Marina de l'avant-port
26	Des quais pour les canotons dans le havre de Toronto
27	Partie trois : Communauté
28	I. Investissement communautaire
29	Concours virtuel de traction d'avion au profit de la Société canadienne de la SLA
29	Projet Evergreen de verdissement des cours d'écoles
30	II. Community Engagement
30	Gestion du bruit à l'Aéroport Billy Bishop
30	Étude sur le bruit au sol
31	Étude sur la qualité de l'air
31	Participation de la collectivité
32	Partie quatre – Économie
33	I. Faciliter les échanges touristiques et commerciaux
34	Programme Voyagez en toute sécurité
35	Reprise du service commercial à l'Aéroport Billy Bishop Investir dans le secteur riverain de Toronto
37	II. Le Port de Toronto et sa contribution à la résilience de la chaîne d'approvisionnement
	III. Création d'emplois
39	Soutien aux industries torontoises du cinéma et de la technologie
40	Partie cinq : Rapport de gestion – 2021
48	Partie six : États financiers vérifiés – 2021



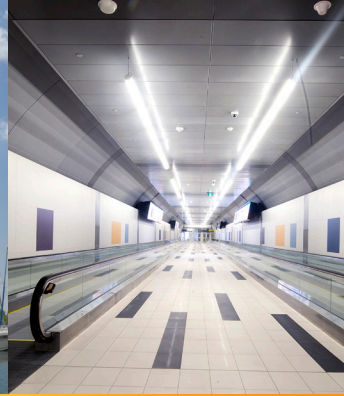


RECONNAISSANCE DU TERRITOIRE

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

NOTRE PROMESSE

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



Partie Un: Introduction





MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

Lorsque je me remémore les deux années qui viennent de passer, et les difficultés que nous avons tous rencontrées durant la pandémie, je suis réconfortée par les signes annonciateurs de la reprise à venir, mais aussi par le phénomène de résilience que l'on a pu observer. En plus de 110 années d'existence, PortsToronto a traversé guerres mondiales, pandémies et tourmentes économiques, et a été confrontée à bien d'autres défis, mais, grâce à sa capacité d'adaptation et d'évolution, elle s'en est toujours sortie plus forte.

Connue à ses débuts comme la « Commission du havre », notre organisation était à l'origine chargée de l'entretien de la plage Sunnyside et de la construction d'une digue entre la rivière Humber et la rue Bathurst. De 1912 à 1961, elle se vit confier la responsabilité des terrains situés au sud du boulevard Lakeshore. Elle fut également chargée de remblayer des terrains pour les besoins de l'Exposition nationale canadienne et, bien sûr, de procéder au remblayage de Hanlan's Point, sur les îles de Toronto, en prévision de la construction de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, maintes fois primé depuis.

C'est en se diversifiant au fil des ans que PortsToronto est devenue une organisation hors du commun, s'est distinguée de ses homologues des industries aéronautique et navale, et a maximisé ses chances de succès.

Cet effort de diversification s'observe non seulement au niveau de ses principales unités opérationnelles – le Port de Toronto, l'Aéroport Billy Bishop, la Marina de l'avant-port et nos Biens immobiliers –, mais aussi au sein même de ces unités. Le port, par exemple, abrite des activités de fret et de transport maritime, accueille des navires de croisière et loue de l'espace à des entreprises exerçant des activités non portuaires – comme Cinespace. Il contribue ainsi à la réalisation de notre mission de facilitation des échanges et d'optimisation de l'utilisation de nos propriétés. Cependant, bien que la diversification de nos activités ait été délibérée et stratégique depuis quelque temps, elle n'avait jamais été aussi importante qu'au cours des deux dernières années.

Par conséquent, malgré les perturbations prolongées subies par l'aéroport en 2021 en raison de la pandémie et de la suspension temporaire du service commercial les huit premiers mois de l'année, l'organisation a pu s'appuyer sur les bons résultats de ses autres unités opérationnelles pour affronter la tourmente. PortsToronto a déclaré des produits d'exploitation totaux de 39,7 millions de dollars pour 2021, un montant en hausse par rapport à celui de 2020 (36,7 millions de dollars, soit 3 millions de moins). Par ailleurs, PortsToronto a enregistré en 2021 une perte nette de 8,9 millions de dollars, contre 12,6 millions de dollars en 2020 – ce qui représente une amélioration de 3,7 millions de dollars d'une année sur l'autre.

Sur le plan financier, 2021 n'a tout de même pas été une année idéale – loin de là – et il faudra du temps pour sortir de cette crise, mais l'organisation qu'est PortsToronto a bénéficié des retombées de ses autres activités, qui se sont poursuivies presque normalement tout au long de la pandémie. Citons notamment le port, qui réceptionne les marchandises nécessaires au fonctionnement de l'industrie torontoise (sucre, matériaux de construction, etc.), la Marina de l'avant-port, qui profite de l'engouement soudain pour les activités de loisir plus près du domicile, ou encore notre équipe responsable des infrastructures, qui continue d'élaborer des projets et d'obtenir des contrats essentiels à la continuité du processus de croissance et de développement de Toronto.

Voilà pour le contexte, mais il convient d'ajouter que nous disposons aujourd'hui de statistiques et de chiffres sur les volumes de passagers indiquant clairement que l'industrie de l'aviation a amorcé sa reprise, et que la demande refoulée de voyages contribue à la forte augmentation du nombre de personnes qui recommencent à prendre l'avion. Cela fait des mois que l'on observe aux États-Unis cette tendance qui se dessine maintenant au Canada. En fait, en avril 2022, le nombre de passagers a atteint plus de 100 000 passagers à l'Aéroport Billy Bishop, ce qui est le nombre le plus élevé en un mois depuis le début de la pandémie.



De plus, cela représentait près de 45 % des volumes de passagers d'avril 2019. La demande comprimée en transport a par ailleurs incité nos compagnies aériennes à ouvrir de nouvelles lignes : depuis le printemps 2022, Porter Airlines propose par exemple des vols directs vers trois importantes destinations du Canada atlantique.

La relance économique sera une priorité pour tout le monde au cours des mois et années à venir; or, il se trouve que nos multiples activités et notre volonté de continuer d'asseoir la position de Toronto en tant que ville de classe mondiale peuvent faire de PortsToronto un précieux partenaire pour la Ville de Toronto.

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

L'année à venir s'annonce difficile pour toutes les entreprises, et plus particulièrement pour celles du secteur de l'aviation, qui sera au cœur d'une reprise économique dans le cadre de laquelle il s'agira de permettre aux gens de recommencer à voyager en toute sécurité. Entre le redémarrage de nos compagnies aériennes et de notre aéroport et nos autres activités axées sur Toronto (y compris l'activité des navires de croisière, relancée en 2022 au Port de Toronto, où 40 de ces paquebots sont attendus – un record!), nous aurons entre les mains un véritable moteur de la reprise.

Je tiens à féliciter les talentueux et dévoués membres de l'équipe de direction et du personnel de PortsToronto pour l'engagement dont ils ont fait preuve envers cette organisation ces deux dernières années, et pour leur contribution à nos excellents résultats de 2021, au sujet desquels vous trouverez de plus amples détails dans le présent rapport. Je remercie également mes collègues du Conseil pour leur dévouement et leur sagacité, mais aussi les intervenants et partenaires communautaires et gouvernementaux avec lesquels nous travaillons, notamment la Ville de Toronto, mais aussi Transports Canada et d'autres ministères du gouvernement fédéral. Je suis fière de présider un conseil d'administration composé de membres talentueux, et c'est pour moi un privilège que de travailler avec l'équipe de direction de PortsToronto à la réalisation de notre vision et de notre mission, de façon à ce que nous restions à même de soutenir et servir la ville de Toronto, et de l'aider à jouer son rôle à l'échelle provinciale et nationale. Car il est certain que PortsToronto se relèvera et retrouvera la position de force ainsi que le niveau de rentabilité dont elle jouissait depuis de nombreuses années – et je me réjouis d'avance à l'idée de prendre part à ses efforts de rétablissement.

Amanda Walton
Présidente
PortsToronto





MESSAGE DU CHEF DE LA DIRECTION

Si 2020 fut une année de défis et de résilience, 2021 peut être considérée comme une année de rétablissement et de relèvement; en effet, elle a vu PortsToronto et ses unités opérationnelles commencer à sortir de la période de troubles de 2020, l'activité redémarrer à l'Aéroport Billy Bishop, et les affaires reprendre peu à peu.

Quand je repense à l'année passée, je suis extrêmement fier de notre équipe et de l'effort collectif que nous avons su déployer pour maintenir nos activités avec professionnalisme et dévouement et continuer de progresser dans les domaines qui comptent pour nous, à savoir la conduite d'opérations durables, l'apport d'un soutien à notre communauté et la collaboration avec cette dernière, ou encore l'investissement dans des initiatives de développement urbain.

C'est sur ce professionnalisme et ce dévouement que nous mettons l'accent dans ce rapport annuel. Vous trouverez dans les pages qui suivent des détails sur la performance opérationnelle enregistrée par PortsToronto l'année dernière, de l'information financière, mais aussi un aperçu des progrès que nous avons réalisés et des difficultés auxquelles nous avons été confrontés dans le cadre de l'exploitation de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, des terminaux maritimes du Port de Toronto, de la Marina de l'avant-port et de notre quatrième unité commerciale, que nous appelons « Biens et autres » et qui regroupe nos biens immobiliers et nos placements.

PortsToronto a déclaré des produits d'exploitation totaux de 39,7 millions de dollars pour 2021, un montant en hausse par rapport à celui de 2020 (36,7 millions de dollars, soit 3 millions de moins). Par ailleurs, PortsToronto a enregistré en 2021 une perte nette de 8,9 millions de dollars, contre 12,6 millions de dollars en 2020 – ce qui représente une amélioration de 3,7 millions de dollars d'une année sur l'autre.

Néanmoins, malgré les difficultés financières évoquées et les répercussions que la pandémie a eues sur notre fonctionnement tout au long de l'année 2021, PortsToronto a versé 3,3 millions de dollars en PERI (paiements versés

en remplacement d'impôts) à la Ville de Toronto, et 2,3 millions de dollars de taxes foncières. Au total, les montants comptabilisés et payés au gouvernement fédéral et à la Ville de Toronto ont atteint 6,4 millions de dollars pour l'exercice 2021 et 6,7 millions de dollars pour l'exercice 2020, des sommes représentant respectivement 16,2 et 18,2 % des produits d'exploitation de PortsToronto ces années-là.

PortsToronto s'est engagée depuis quelques années dans une stratégie de diversification, et a à cette fin investi dans d'autres secteurs d'activité afin d'assurer un meilleur équilibre entre ses unités commerciales. Cet effort de diversification a permis à notre organisation de se distinguer de ses homologues des industries aéronautique et navale, et s'est avéré utile pour faire face aux défis rencontrés, notamment en lien avec la pandémie mondiale.

Le port maritime de Toronto est un bon exemple à cet égard, puisqu'il s'en est encore très bien sorti en 2021 : pour la cinquième année consécutive, il a permis le transit de plus de deux millions de tonnes de produits en vrac et de marchandises diverses. Les activités du Port ont permis à ce dernier d'engranger un bénéfice d'exploitation de toutes provenances de 5,5 millions de dollars, contre 4,4 millions de dollars l'année précédente. Cette hausse peut s'expliquer par l'évolution des activités de manutention de fret et d'entreposage, mais aussi des droits de cargaison et d'amarrage au port.

En 2021, 190 navires ont débarqué directement au cœur de la ville leurs cargaisons de sucre, de sel, de ciment, d'agrégats et d'acier. Vingt-cinq navires sont venus y livrer de l'acier provenant du monde entier, et le volume de ces importations a atteint un niveau qui n'avait pas été enregistré depuis 18 ans. Le Port de Toronto a également vu arriver de Nouvelle-Écosse, sur une barge tractée par un remorqueur, une série de trois travées de pont commandées pour les besoins du projet de Waterfront Toronto concernant l'île Villiers. Le Port a par ailleurs joué un rôle essentiel en permettant l'amarrage du matériel naval utilisé dans le cadre du nouveau projet de décharge de l'usine d'épuration des eaux usées de la baie Ashbridges – un projet de la Ville de Toronto.



L'activité de transport de cargaisons s'est donc poursuivie sans relâche au Port, mais celle des navires de croisière a été suspendue et n'a pu reprendre en 2021 en raison des restrictions de déplacements liées à la pandémie. Cependant, d'après les prévisions, la relance de cette activité est en bonne voie puisque 40 paquebots de croisière sont attendus en 2022 au Port de Toronto – qui devrait donc connaître une nouvelle année record. Il a d'ailleurs déjà reçu la visite du Viking Octantis, un nouveau paquebot de luxe d'une capacité de 378 passagers, qui a fait sa première escale dans notre port le 29 avril dernier.

La Marina de l'avant-port a elle aussi connu une année faste en 2021, compte tenu de la nature de ses activités et du fait que les gens avaient envie de sortir et de s'adonner à des loisirs près de chez eux. La navigation de plaisance ayant eu beaucoup de succès durant la pandémie, la Marina a continué de bien fonctionner, et a même vu son taux d'occupation grimper à 100 %. Elle a enregistré en 2021 un bénéfice d'exploitation de 2,4 millions de dollars, pour des recettes de 5,4 millions de dollars. Notre quatrième unité opérationnelle – la catégorie « Biens et autres », qui comprend les placements – a quant à elle enregistré un bénéfice d'exploitation de 2,9 millions de dollars en 2021, contre 4,4 millions l'année précédente. Cette catégorie inclut la location de diverses propriétés dans le secteur riverain, mais aussi le revenu de placements généré par les liquidités de PortsToronto, revenu qui a diminué en 2021 par rapport à 2020 du fait de la baisse des taux d'intérêt.

Contrairement à nos autres unités opérationnelles, dont les activités n'ont presque pas été perturbées en 2021, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a une fois de plus connu une année difficile en raison de la nature de ses opérations et de l'impact sans précédent de la pandémie mondiale de COVID-19 sur les industries du voyage et de l'aviation. Le 8 septembre 2021, nous avons célébré la reprise du service commercial à l'Aéroport Billy Bishop, après une suspension temporaire de 18 mois. Le bénéfice d'exploitation de l'Aéroport a atteint 5 millions de dollars en 2021, un montant supérieur à celui de 2020 (3 millions), mais bien inférieur à celui de 2019 (22,1 millions).

Cela dit, maintenant que les transporteurs réguliers ont repris du service, l'Aéroport Billy Bishop devrait opérer en 2022 un redressement spectaculaire. De fait, fin 2021, le trafic de passagers y a atteint presque 40 % de son niveau de décembre 2019. En outre, la demande refoulée de voyages a entraîné l'ouverture de nouvelles lignes : depuis le printemps 2022, Porter Airlines propose par exemple de nouveaux vols directs vers trois importantes destinations du Canada atlantique.

Nous suivons également avec intérêt l'avancement du projet de Connect Airlines, qui prévoit mettre en place de nouvelles liaisons entre l'Aéroport Billy Bishop et plusieurs destinations incontournables aux États-Unis.

La pandémie a beau avoir rendu l'année 2021 éprouvante, nous avons eu de nombreuses raisons d'aborder 2022 avec optimisme. En effet, bien que ses recettes aient diminué en raison de la pandémie, PortsToronto a continué de procéder à des investissements importants dans le cadre de son plan de développement durable et des initiatives environnementales connexes.

Le 15 décembre 2021, c'est avec fierté que PortsToronto a accueilli à l'Aéroport Billy Bishop le traversier Marilyn Bell, de retour après des travaux de modernisation. Il a fallu des années de planification et des mois de réalisation pour faire de ce navire le tout premier traversier canadien entièrement électrique.

Le nouveau Marilyn Bell I utilise uniquement de l'électricité propre fournie par Bullfrog Power et provenant d'installations éoliennes et solaires : il ne génère donc plus d'émissions de gaz à effet de serre, ce qui devrait se traduire par une réduction d'environ 530 tonnes des émissions annuelles directes de l'aéroport. Cette modernisation du navire contribuera à l'amélioration de l'efficacité de son fonctionnement et à l'élimination des émissions atmosphériques connexes. En outre, cette transformation cadre avec le programme primé de gestion du bruit de l'aéroport, car elle aura pour effet de rendre le traversier bien plus silencieux, et donc bien moins gênant pour la population de l'agglomération voisine.

En 2021, PortsToronto a également développé son programme Seabin, déjà prometteur, en installant deux autres dispositifs du même nom dans les îles de Toronto (au niveau des gares maritimes de l'île Ward et d'Hanlan's Point) pour le compte de la Ville de Toronto et de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région (OPNTR). En outre, grâce à un partenariat fructueux avec The Waterfront Business Improvement Area, nous pouvons envisager de développer le programme le long du secteur riverain de Toronto et prévoyons installer cet été six nouvelles « poubelles des mers » Seabin dans des zones critiques où les déchets flottants ont tendance à s'accumuler. Ces zones ont été identifiées dans le cadre d'un contrôle visuel réalisé en 2020 par les chercheurs de la Trash Team de l'Université de Toronto.

Nous menons en parallèle d'autres initiatives communautaires : citons par exemple notre collaboration avec la Bathurst Quay Neighbourhood Association et la Ville de Toronto à la réalisation d'une étude sur la qualité de l'air, d'une étude sur le bruit au sol, ou encore d'une opération de plantation de 600 arbres et arbustes à la Marina de l'avant-port, ou encore le travail que nous réalisons en partenariat avec des organismes comme la Société canadienne de la SLA, Vols d'Espoir et Evergreen dans le cadre d'importants programmes communautaires et de santé.



Au cours de l'année à venir, PortsToronto poursuivra sa collaboration avec notre communauté, nos partenaires et nos intervenants afin de participer activement à la relance de notre économie dans un cadre de développement durable. Ce travail continuera toutefois sous la direction de quelqu'un d'autre pour PortsToronto, car j'ai annoncé en février 2022 ma décision de quitter mes fonctions de chef de la direction, fonctions que j'occupais depuis presque 13 ans.

Cette décision n'a pas été facile à prendre, car j'ai pris énormément de plaisir à travailler pour PortsToronto, dont l'équipe et les projets me motivaient à me lever chaque jour et à faire le nécessaire afin de mener à bien des initiatives concrètes bénéfiques pour les affaires comme pour la communauté. Je ressens une grande fierté en repensant à certains des projets que j'ai pilotés, par exemple à la construction du tunnel piétonnier à l'Aéroport Billy Bishop (2015) et à d'autres projets novateurs comme la construction de l'enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol (2017) et la modernisation du terrain d'aviation (2018).

Je pense également à des initiatives comme la vente de la propriété située au 60, rue Harbour (2017), à la transformation du Port en important pôle d'emplois en lien avec la production cinématographique, à la croissance des importations (qui ont atteint des niveaux records au Port ces cinq dernières années), ou encore à l'élaboration d'un programme de développement durable dans le cadre duquel nous nous penchons sur toutes nos activités afin d'améliorer la durabilité de notre fonctionnement.

Je n'ai bien évidemment pas travaillé seul sur ces projets, et je tiens d'ailleurs à profiter de l'occasion pour remercier mon équipe de la haute direction, à savoir Alan Paul, Gene Cabral, Craig Manuel, Deborah Wilson et Chris Sawicki, mais aussi les anciens membres comme Ken Lundy et Angus Armstrong. J'ai été très heureux de travailler avec ce groupe, et je n'ai cessé d'être impressionné par ce que ce leadership collectif rendait possible. Ces 13 dernières années passées au sein de cette équipe ont été fort plaisantes, et je tiens à souligner que l'organisation est sur la bonne voie sous la direction de ces personnes.

Je tiens aussi à remercier nos employés, qui forment l'une des équipes les plus professionnelles et les plus dévouées avec lesquelles j'ai eu la chance de travailler. Ce professionnalisme a été particulièrement remarquable ces deux dernières années, durant lesquelles il nous a fallu nous serrer les coudes, prendre des décisions difficiles et relever un défi extraordinaire afin de maintenir la bonne santé de notre entreprise.

Je salue également le travail de notre conseil d'administration qui, année après année, a su fournir à l'organisation les

conseils et l'orientation dont elle avait besoin pour réaliser son plein potentiel. Robert Poirier fait partie des personnes qui ont siégé au Conseil durant mon mandat : il en a été d'abord été membre, puis président, et reste aujourd'hui dévoué à PortsToronto.

Enfin, je remercie pour leur coopération et leur collaboration tous les intervenants et partenaires commerciaux avec lesquels nous travaillons, notamment le personnel et les représentants élus de la Ville de Toronto, l'équipe de Transports Canada, les partenaires de l'aéroport comme Porter Airlines, Air Canada, Nieuport et Stolport, les bâtisseurs de la ville que sont Waterfront Toronto, l'OPNTR, CreateTO, The WBIA et la Première Nation des Mississaugas de Credit, les précieux conseillers comme Len Griffiths, Mike Barker, Greg Kalil et le regretté Michael Tretheway, et les nombreuses autres personnes que j'ai eu l'occasion de rencontrer au fil des années.

C'est le cœur lourd que je rédige ce message, mon dernier pour cette organisation, mais je me réjouis à l'idée de continuer d'entendre parler des réussites et réalisations de PortsToronto au cours des mois et années à venir.

Cela fait maintenant plus d'un siècle que cette organisation assure la gérance du remarquable secteur riverain de Toronto, et elle est prête à faire le nécessaire non seulement pour redresser la tête et rétablir sa situation, mais aussi pour prospérer et jouer un rôle catalyseur dans le relèvement économique de notre région, qui suscitera l'admiration dans le monde entier.

Geoffrey A. Wilson
Chef de la direction
PortsToronto





AÉROPORT DE TORONTO
BILLY BISHOP
TORONTO CITY AIRPORT

PORT DE
TORONTO

OUTER HARBOUR
Marina
DE L'AVANT-PORT

**PORTS
TORONTO**

À PROPOS DE PORTS TORONTO

L'Administration portuaire de Toronto, qui mène ses activités sous le nom de PortsToronto, est une entreprise publique fédérale qui détient et exploite l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, les terminaux maritimes du Port de Toronto, la Marina de l'avant-port (MAP), ainsi que diverses propriétés situées le long du secteur riverain de Toronto. PortsToronto a pour mandat de fournir des infrastructures essentielles et une expertise en matière d'exploitation, tout en restant financièrement autonome.

Responsable de la sécurité et de l'efficacité de la navigation maritime dans le havre de Toronto, PortsToronto exerce également un contrôle réglementaire et assure la prestation de services de travaux publics dans le secteur, travaille avec des organisations partenaires afin d'assurer la propreté du havre de Toronto, délivre des permis pour les plaisanciers, et gère le site sur la flèche de la rue Leslie conjointement avec un organisme partenaire – l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région (OPNTR) – pour le compte du ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario.

PortsToronto s'engage à favoriser le développement de communautés fortes, saines et viables et a investi, depuis 2009, plus de 12 millions de dollars dans des initiatives de bienfaisance et des programmes environnementaux qui profitent aux collectivités et organisations le long du secteur riverain de Toronto et ailleurs.

VISION

En tant que gardienne et intendante des ressources du secteur riverain de Toronto, PortsToronto collabore étroitement avec l'ensemble de la communauté riveraine afin de s'assurer que ces ressources apporteront prospérité et plaisir aux générations à venir.

12 millions de dollars



PortsToronto a investi, depuis 2009, plus de 12 millions de dollars dans des initiatives de bienfaisance et des programmes environnementaux qui profitent aux collectivités et organisations le long du secteur riverain de Toronto et ailleurs.



GOVERNANCE D'ENTREPRISE

PortsToronto est le successeur des Commissaires du havre de Toronto – qui furent les gestionnaires du havre de Toronto de 1911 à 1999. Dans le cadre d'une stratégie globale élaborée par le gouvernement fédéral pour moderniser l'administration des ports, l'Administration portuaire de Toronto – désormais connue sous le nom de PortsToronto – a été créée en 1999 pour assurer l'exploitation du Port de Toronto, de la Marina de l'avant-port, de l'Aéroport Billy Bishop et des biens immobiliers connexes.

PortsToronto 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 de procédures précises. 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 Conseil de PortsToronto s'est réuni 21 fois en 2021.

Ce Conseil est assisté de quatre comités permanents – le Comité de la vérification et des finances, le Comité de la gouvernance et des ressources humaines, le Comité de la communication et de la sensibilisation, et le Comité de la retraite – qui facilitent la gestion des affaires et le guident dans ses décisions. En 2021, ces comités se sont réunis 22 fois.

Les membres du Conseil d'administration sont nommés comme suit :



Un membre est proposé par le ministre fédéral des Transports



Un membre est nommé par la Ville de Toronto



Un membre est nommé par la Province de l'Ontario



Six membres sont proposés par le ministre fédéral des Transports en consultation avec les groupes d'utilisateurs

- Activités commerciales
- Activités aéroportuaires
- Activités et opérations liées au port
- Activités récréatives

Tous les membres proposés par le ministre des Transports sont nommés par le gouverneur en conseil.

Conseil d'administration



ROBERT D. POIRIER
Robert Poirier a quitté ses fonctions de président du Conseil de PortsToronto en avril 2021, après être allé jusqu'au bout de son mandat maximal.

AMANDA WALTON
représentante de la Ville de Toronto et présidente du conseil d'administration (Avril 2021)

DARIN E. DESCHAMPS
représentant du gouvernement fédéral

HELLEN SIWANOWICZ
représentante du gouvernement fédéral

DON MCINTYRE
représentant du gouvernement fédéral

CHRISTOPHER REYNOLDS
représentant de la Province de l'Ontario

Haute direction



CRAIG MANUEL
premier vice-président et avocat général

ALAN J. PAUL
premier vice-président et directeur des finances

CHRIS SAWICKI
vice-président, Infrastructure, Planification et Environnement

DEBORAH WILSON
vice-présidente des Communications et des Relations publiques

GEOFFREY A. WILSON
chef de la direction

GENE CABRAL
vice-président directeur, PortsToronto et Aéroport Billy Bishop de Toronto

AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto (YTZ) permet aux voyageurs d'affaires et d'agrément d'accéder directement au cœur de la plus grande ville du Canada. Importante plaque tournante du transport, il stimule l'innovation dans les secteurs de la finance, de la technologie et des soins de santé au sein de la région du Grand Toronto (RGT).

Avant la pandémie, il générait chaque année plus de 470 millions de dollars en produit intérieur brut (PIB), et contribuait au maintien de 4 740 emplois, dont 2 080 directement associés aux opérations aéroportuaires. Selon une étude réalisée en 2021 par York Aviation, d'ici 2025 l'Aéroport Billy Bishop pourrait apporter au PIB de la Ville de Toronto et de la province de l'Ontario une contribution annuelle estimée à 4,8 milliards de dollars.

Pôle d'échanges particulièrement prisé des voyageurs d'affaires et d'agrément, l'Aéroport Billy Bishop est l'un des aéroports nord-américains les plus accessibles à pied et à vélo. Son excellence a été soulignée par un certain nombre de prix attribués en fonction de l'avis des passagers, et il est connu de l'ensemble de la communauté des voyageurs pour son impeccable service à la clientèle, ses superbes aménagements et son extraordinaire commodité.

L'aéroport sert également de base aux services d'ambulance aérienne d'Ornge, à deux concessionnaires de services aéronautiques (FlyGTA and Heli Tours) et à une communauté d'aviation personnelle/générale comprenant environ 50 avions de tourisme et une école de pilotage.



Depuis 2010, PortsToronto utilise de l'électricité entièrement renouvelable pour l'ensemble de ses opérations, grâce à son entente avec Bullfrog Power Canada.



41 %

Nous encourageons les passagers à utiliser des modes de transport écologiques pour leurs déplacements au départ et à destination de l'aéroport. Parmi les voyageurs, 41 % quittent l'Aéroport Billy Bishop à pied, en vélo ou en transport en commun – une proportion rarement atteinte en Amérique du Nord.



En 2017, l'Aéroport Billy Bishop a remporté le Prix de réalisation environnementale de l'ACI-NA pour son programme d'atténuation du bruit.



En avril 2019, l'Aéroport Billy Bishop a remporté le prix de réalisation environnementale du Conseil international des aéroports – Amérique du Nord (ACI-NA) dans la catégorie dédiée aux meilleurs projets novateurs, pour la mise en œuvre du programme triennal de réhabilitation du terrain d'aviation.



En août 2020, c'est pour la nouvelle version de son Plan directeur (faisant état de nombreuses initiatives axées sur l'atténuation du bruit des opérations, l'amélioration de la qualité de l'air et la protection de l'environnement) que l'aéroport a reçu un Prix de réalisation environnementale de l'ACI-NA, dans la catégorie récompensant l'amélioration de l'environnement.

EXCELLENCE

L'excellence de l'Aéroport Billy Bishop a été soulignée par une série de prix octroyés en fonction de l'avis des passagers. Il a notamment été désigné comme l'un des meilleurs aéroports nord-américains par le Conseil international des aéroports (ACI), qui lui a décerné le prix de la qualité des services aéroportuaires, ainsi que par Skytrax lors de l'attribution des plus importants prix pour aéroports internationaux, les World Airport Awards, attribués sur la base des résultats du vote de 13,8 millions de voyageurs du monde entier. L'Aéroport Billy Bishop a aussi été désigné comme l'un des 10 meilleurs aéroports internationaux par Condé Nast Traveler.

Les efforts déployés par l'aéroport pour protéger et préserver l'environnement au moyen de divers programmes, projets et initiatives ont par ailleurs été soulignés par l'ACI. En effet, en 2017, ce dernier lui a remis un prix prestigieux pour son programme de gestion du bruit. En 2019, c'est la réussite de son programme triennal de réhabilitation du terrain d'aviation qui lui a valu un prix de l'ACI dans la catégorie dédiée aux meilleurs projets novateurs. Enfin, en 2020, c'est pour son Plan directeur comportant de nombreuses initiatives de protection de l'environnement que l'Aéroport Billy Bishop a été récompensé par l'ACI.



OPINION PUBLIQUE

En novembre 2021, Edelman a mené – par l'intermédiaire du Logit Group – un sondage d'opinion publique auprès de 1 200 habitants de Toronto, afin de mesurer la notoriété de l'aéroport et de connaître l'opinion de la population à son sujet. Bon nombre des personnes interrogées dans le cadre de cette enquête connaissaient l'aéroport – elles ont d'ailleurs formulé des commentaires favorables concernant certains aspects tels que son incidence économique et la qualité de l'expérience qu'il propose.

Voici un aperçu des principaux résultats de ce sondage :

- Deux habitants de Toronto sur trois (66 %) ont utilisé l'Aéroport Billy Bishop essentiellement pour des raisons pratiques, notamment pour la commodité de son emplacement.
- L'Aéroport Billy Bishop est vu d'un très bon œil, notamment par les habitants du quartier East York-Beaches.
- Presque toutes les personnes interrogées s'accordent sur le fait que l'Aéroport Billy Bishop stimule la croissance économique et rend service aux voyageurs

5 091 vols d'évacuation médicale



À l'Aéroport Billy Bishop, nous sommes fiers de servir de base aux services d'ambulance aérienne d'Ornge. En 2021, ils ont assuré 5 091 vols d'évacuation médicale depuis leur base de YTZ.



PORT OF TORONTO

PORT DE TORONTO

Le Port de Toronto est une infrastructure économique essentielle, non seulement pour le transport de marchandises, mais aussi pour bon nombre des principaux secteurs d'activité de Toronto, notamment ceux de la construction, du tourisme et des aliments et boissons. En 2021, plus de 2,2 millions de tonnes de cargaisons ont transité par le Port de Toronto, qui a ainsi vu arriver du sucre pour notre café, du sel pour nos routes, et des matières premières telles que du ciment, des agrégats et de l'acier pour la prospère industrie torontoise de la construction.

2 295 815 tonnes

Le Port de Toronto a accueilli en 2021 pas moins de 190 navires de charge venus y débarquer toutes sortes de chargements en vrac, de cargaisons liées à des projets et de marchandises diverses – pour un volume de total de 2 295 815 tonnes, en hausse de 4 % par rapport à 2020.

11 ans

Depuis 11 ans, PortsToronto fait partie des membres certifiés de l'Alliance verte, un programme de certification environnementale pour l'industrie maritime.

Ce port est aussi une destination prisée des voyageurs effectuant des croisières dans la région des Grands Lacs. À titre de mesure de précaution au vu de la pandémie de COVID-19, le gouvernement du Canada a annulé les saisons des croisières 2020 et 2021. En 2022, le Port de Toronto sera de nouveau à même d'accueillir les bateaux de croisière qui naviguent sur les Grands Lacs, bateaux qui jouent un rôle important au sein de l'industrie du tourisme torontoise. À titre d'exemple, rappelons qu'en 2019 pas moins de 36 navires de ce type avaient conduit jusqu'à la ville une douzaine de milliers de visiteurs au total.

AUTOROUTE H₂O

Outre son impact économique, l'augmentation des importations effectuées via le Port de Toronto a un impact positif sur l'environnement : l'année dernière, la livraison par bateau de 2,2 millions de tonnes de marchandises a évité le passage d'environ 57 000 camions de 40 tonnes sur les routes et autoroutes déjà congestionnées de Toronto.

CROISIÈRES

En 2022, le Port de Toronto continuera de jouer un rôle essentiel au sein de notre chaîne d'approvisionnement nationale, et jouera également un rôle déterminant pour le secteur du tourisme torontois. PortsToronto attend en effet à une affluence record, puisque 40 navires de croisière – parmi lesquels de nouveaux bateaux spécialement conçus pour effectuer des expéditions sur les Grands Lacs – devraient faire escale au Port cette année.

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

240 kilomètres

...contre seulement **30 kilomètres** par camion

PORT DE TORONTO



SEL
Cleveland
Windsor
Goderich



AGRÉGATS
Port Colbourne
Bruce Mines
Prescott



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



CIMENT
Picton
Bath



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

Marina

DE L'AVANT-PORT

MARINA DE L'AVANT-PORT

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

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

La MAP est reconnue pour son excellence, notamment en matière de gestion de l'environnement. En 2021, dans le cadre de son programme de cote écologique Clean Marine, Boating Ontario (association auparavant connue sous le nom d'Ontario Marine Operators Association) lui a attribué pour la onzième année consécutive la note « 5 ancres vertes Or » – l'une des notes les plus élevées que puisse obtenir une marina pour le respect des meilleures pratiques environnementales. La mise en œuvre d'initiatives telles que le programme Seabin de PortsToronto fait partie des efforts d'amélioration déployés par la MAP pour accéder à la catégorie « Diamant » dans le cadre du programme Clean Marine de Boating Ontario.

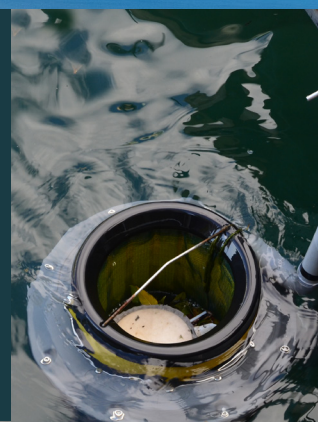


230 000

Les « poubelle des mers » Seabin de PortsToronto ont la capacité de piéger 230 000 petits débris de plastique au cours d'une saison dans le havre de Toronto.



Le programme primé Seabin de PortsToronto, qui vise à faciliter la récupération dans l'eau des microplastiques et autres déchets flottants, a été lancé à l'été 2019 à la MAP, faisant de cette dernière la première entité commerciale canadienne à se doter de poubelles des mers Seabin. Ce programme s'est poursuivi en 2021, année au cours de laquelle les chercheurs de la Trash Team de l'Université de Toronto se sont efforcés de quantifier et d'analyser les différents types de déchets flottants piégés par les Seabins.



BIENS ET ACTIFS IMMOBILIERS



BIENS ET ACTIFS IMMOBILIERS

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



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

0 | zéro



Aucun incident notable de non-conformité en matière de santé et de sécurité n'a été signalé en 2021.





Partie Deux : Durabilité



I. APPROCHE EN MATIÈRE DE DURABILITÉ & ÉVALUATION DES PROGRÈS

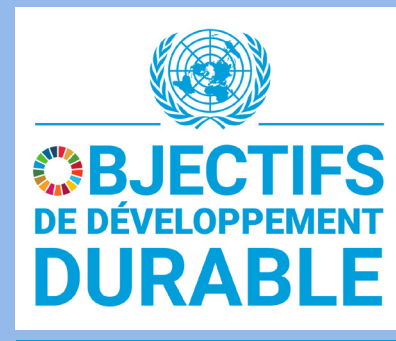
C'était avec fierté que PortsToronto présenta son septième rapport annuel sur la durabilité le 22 avril, 2022, le Jour de la Terre. Ce document faisant état des efforts que nous déployons continuellement pour mettre en œuvre les meilleures pratiques environnementales et instaurer un dialogue ouvert et permanent afin de maximiser l'efficacité de notre démarche de développement durable dans le cadre de nos activités et opérations et au sein de notre communauté.

Nos rapports sur la durabilité s'inspirent en partie des principes de la Global Reporting Initiative (GRI). Initiative novatrice, la GRI a donné lieu à l'élaboration d'un cadre complet pour la préparation de rapports sur la durabilité, cadre qui est couramment utilisé dans le monde entier. Ce cadre comprend des lignes directrices concernant quatre aspects essentiels de la performance : l'aspect économique, l'aspect environnemental, l'aspect social et la gouvernance.

Nos priorités correspondent aux secteurs dans lesquels PortsToronto est susceptible de jouer le rôle le plus déterminant pour la préparation d'un avenir viable et prospère. En 2020, PortsToronto a adapté sa production de rapports sur la durabilité aux objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies – une série de 17 objectifs adoptés par des organismes gouvernementaux du monde entier, y compris par le gouvernement fédéral canadien.

MISSION DU COMITÉ DE LA DURABILITÉ

En tant qu'ambassadeurs de l'environnement au sein de notre organisation, les membres de notre Comité de la durabilité [dirigé par des employés] ont pour mission d'élaborer et de mettre en œuvre des programmes et initiatives efficaces ayant pour but d'intégrer davantage la responsabilité sociale, économique et environnementale à la trame des opérations quotidiennes de l'Aéroport Billy Bishop, mais aussi de renforcer la position de ce dernier en tant que chef de file et innovateur dans les domaines que sont la protection de l'environnement et le développement durable.



En octobre, PortsToronto a volontiers accepté que Larissa Vingilis-Jaremko, fondatrice et présidente de la Canadian Association for Girls in Science (CAGIS), interroge la gestionnaire de projet Jelena Ognjanovic pour en savoir plus sur le projet de transformation du *Marilyn Bell I*. La CAGIS, plus grand et plus ancien club « STIM » du Canada, vise à éveiller l'intérêt des filles et des jeunes de genre non-conforme âgés de 7 à 16 ans pour les sciences, les technologies, l'ingénierie et les mathématiques (collectivement appelés les STIM).



II. PRINCIPALES RÉALISATIONS EN DURABILITÉ EN 2021

STRATÉGIE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CARBONE

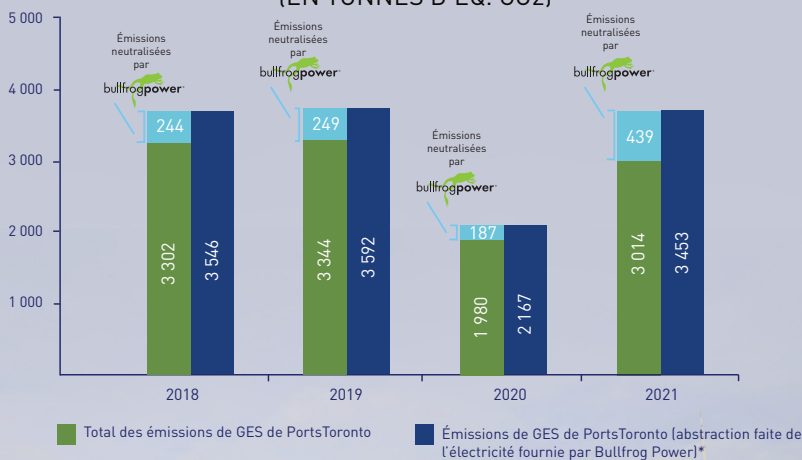
Nous sommes conscients de la nécessité de réduire les émissions de GES partout sur la planète, et savons qu'il est primordial de s'attaquer à la source de ces émissions. En 2017, guidée par le Delphi Group, PortsToronto s'est fixé comme objectif pour 2030 de réduire son empreinte carbone de 35 % par rapport aux niveaux de 2015. Elle a donc défini une stratégie pour y parvenir. À l'époque, cet objectif cadrait avec ceux que s'étaient donnés les trois ordres de gouvernement, mais nous sommes conscients qu'il n'est aujourd'hui plus valide, et nous réfléchissons donc à la marche à suivre pour atteindre une cible plus ambitieuse.

Depuis, PortsToronto a mis en œuvre plusieurs initiatives axées sur la réduction de nos émissions directes et indirectes (champs d'application 1 et 2) et, en communiquant au sujet de notre stratégie de réduction des émissions de carbone, elle espère montrer l'exemple et favoriser la diminution des émissions tout au long de notre chaîne de valeur (champ d'application 3).

La stratégie de réduction des émissions de carbone de PortsToronto met l'accent sur :

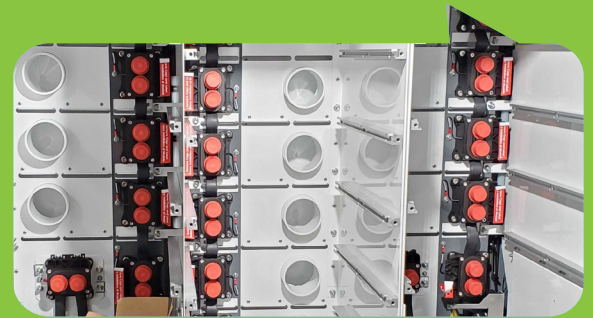
- L'utilisation d'énergie renouvelable pour alimenter nos activités
- L'investissement dans des solutions de recharge reposant sur l'utilisation de ressources renouvelables
- La priorité qu'il convient d'accorder à la résilience climatique et aux techniques d'aménagement extérieur respectueuses de l'environnement dans le cadre de la préparation de l'avenir
- Le soutien aux efforts de réduction des émissions déployés au sein de notre communauté

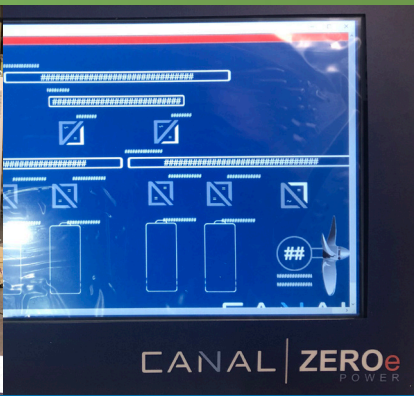
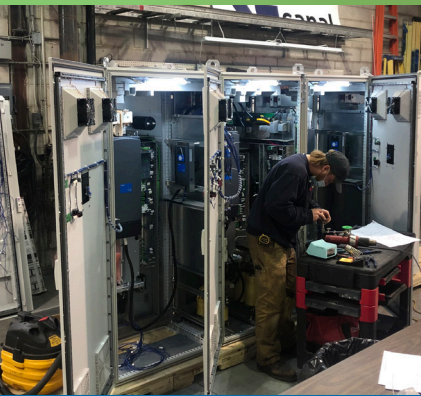
ÉMISSIONS DE GES ÉVITÉES GRÂCE À BULLFROG POWER (EN TONNES D'ÉQ. CO2)



LE TOUT PREMIER TRAVERSIER CANADIEN À ÉMISSIONS NULLES ALIMENTÉ PAR UN SYSTÈME DE BATTERIES AU LITHIUM-ION

Mis en service en décembre 2021, le nouveau *Marilyn Bell* / utilise uniquement de l'électricité propre fournie par Bullfrog Power et ne génère donc plus d'émissions de GES, ce qui se traduira par une réduction d'environ 530 tonnes des émissions annuelles directes de l'aéroport. La transformation de ce traversier en navire électrique a pour conséquence une baisse d'environ 177 000 litres de la consommation annuelle de carburant diesel.





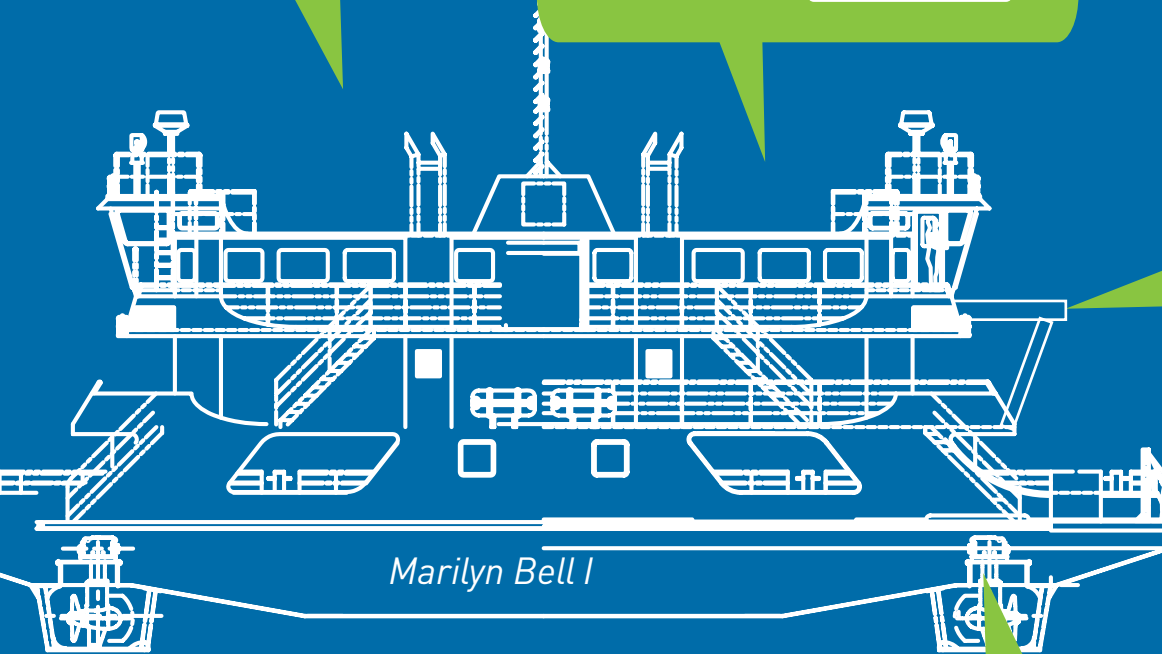
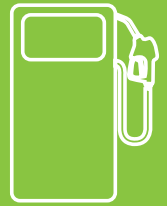
Le *Marilyn Bell I* a repris du service à l'Aéroport Billy Bishop le 15 décembre 2021, après une période de transformation de 20 semaines.



Les composants du traversier qui fonctionnaient au diesel ont tous été démontés afin de faire de la place pour le nouveau système de propulsion électrique et ses 40 modules de batteries. Chacun de ces modules est gros comme une boîte à chaussures et pèse 60 kilos.



La transformation de ce traversier en navire électrique a pour conséquence une baisse d'environ 177 000 litres de la consommation annuelle de carburant diesel.



Marilyn Bell I

Une tour de recharge a été construite au niveau de la gare maritime de la partie continentale. Elle est dotée d'un bras de recharge (semblable à ceux que l'on voit sur les tramways) qui viendra tout simplement se brancher sur le nouveau beaupré du traversier pour recharger les batteries de ce dernier lorsqu'il sera à quai.

Le nouveau *Marilyn Bell I* utilise uniquement de l'électricité propre fournie par Bullfrog Power et provenant d'installations éoliennes et solaires : il ne génère donc plus d'émissions de GES, ce qui devrait se traduire par une réduction d'environ 530 tonnes des émissions annuelles directes de l'aéroport.



Le traversier est équipé d'un système de stockage de l'énergie fournissant au total 226 kilowattheures. La quantité d'énergie que fourniront ces batteries au lithium-ion est comparable à celle dont disposent quatre voitures Tesla Model 3 équipées d'une batterie de gamme standard.

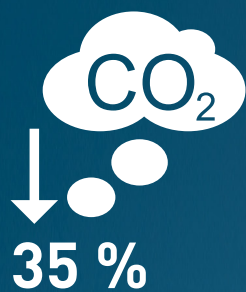


RECOURS À L'ÉNERGIE RENOUVELABLE

La décision d'utiliser uniquement de l'énergie verte – fournie par Bullfrog Power – fait partie des mesures prises par PortsToronto pour réduire son empreinte écologique. Depuis 2010, notre organisation passe par Bullfrog Power pour alimenter en énergie propre et renouvelable l'ensemble de nos activités. L'entente conclue avec ce fournisseur prévoit que ses générateurs injectent dans le réseau, en notre nom, une quantité d'électricité renouvelable correspondant à notre consommation électrique.

En 2021, PortsToronto a réduit d'environ 23,6 % ses émissions relevant des champs d'application 1 et 2 en achetant à Bullfrog Power de l'énergie propre provenant d'installations hydroélectriques à faible impact et d'installations éoliennes certifiées ÉcoLogoM. PortsToronto achète également de l'électricité à Bullfrog Power pour le compte de certains de ses locataires.

Notre organisation compte parmi les 10 principaux consommateurs de l'énergie verte de Bullfrog Power au Canada. PortsToronto et l'Aéroport Billy Bishop sont respectivement la seule administration portuaire et le seul aéroport du Canada à utiliser uniquement de l'électricité renouvelable pour l'ensemble de leurs activités et installations – y compris pour l'alimentation du traversier électrique Marilyn Bell I, du tunnel piétonnier (de 853 pieds de long) et des bâtiments de liaison de l'aéroport.



En 2017, guidée par le Delphi Group, PortsToronto s'est fixé comme objectif pour 2030 de réduire son empreinte carbone de 35 % par rapport aux niveaux de 2015. Elle a donc défini une stratégie pour y parvenir.

À l'époque, cet objectif cadrait avec ceux que s'étaient donnés les trois ordres de gouvernement, mais nous sommes conscients qu'il n'est aujourd'hui plus valide, et nous réfléchissons donc à la marche à suivre pour atteindre une cible plus ambitieuse.

Depuis 2010, PortsToronto utilise de l'électricité entièrement renouvelable pour l'ensemble de ses opérations, grâce à son entente avec Bullfrog Power Canada.

0 | zéro

Les émissions de PortsToronto relevant du champ d'application 2 sont nulles depuis 2010, année où nous avons entamé avec Bullfrog Power une collaboration grâce à laquelle nous n'utilisons plus que de l'électricité renouvelable.

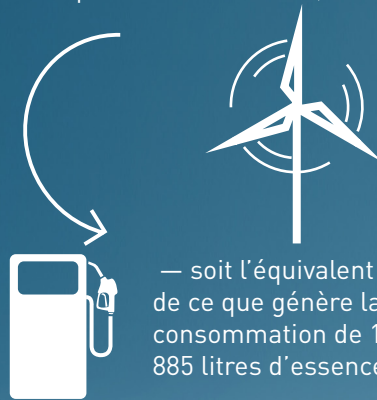
Depuis qu'elle fait partie de la communauté des consommateurs de l'électricité de Bullfrog Power, PortsToronto a permis d'éviter le rejet de plus de 28,252 tonnes de CO₂. Cela correspond au volume des émissions dues à la circulation de 6,131 voitures pendant un an.

Cela correspond au volume des émissions dues à la mise en décharge de plus 9,606 tonnes de déchets.

Il faudrait plus de 13,720 hectares de forêt pour séquestrer autant de carbone en un an.



Depuis qu'elle a rejoint la communauté des clients de Bullfrog Power, PortsToronto a évité le rejet de plus de 28 252 tonnes de CO₂ has displaced more than 28,252 tonnes of CO₂



— soit l'équivalent de ce que génère la consommation de 11 977 885 litres d'essence.

23.6 % bullfrogpower®

En 2021, PortsToronto a réduit d'environ 23.6 % ses émissions en utilisant l'énergie propre de Bullfrog Power, qui provient exclusivement d'un système de centrales hydrauliques et éoliennes à faible impact certifié ÉcoLogoM.

PROGRAMME SEABIN DE PORTSTORONTO

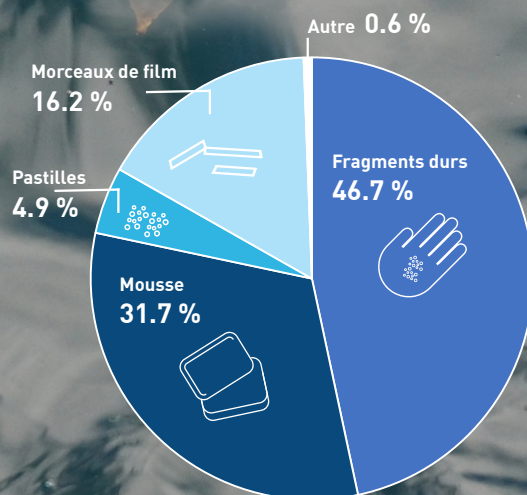
Déterminée à étudier et à combattre la pollution des cours d'eau par les plastiques à usage unique et les microplastiques, PortsToronto a lancé en 2019 son programme Seabin, un projet primé mis en œuvre à la Marina de l'avant-port et au niveau de la Jetée 6 dans le secteur riverain de Toronto. Partenaire de ce projet, la Trash Team de l'Université de Toronto compte et décrit les matériaux piégés par les poubelles des mers Seabin de PortsToronto afin de mieux comprendre d'où viennent les plastiques et autres déchets qui flottent dans le havre de Toronto. Cette démarche a également pour but de faciliter le développement de solutions technologiques et comportementales visant à empêcher ces matières d'arriver jusqu'au lac Ontario.



LES 10 TYPES DE DÉCHETS DE GRAND FORMAT RETROUVÉS DANS LES POUBELLES SEABIN EN 2021



DÉCHETS DE PETIT FORMAT RETROUVÉS DANS LES POUBELLES SEABINS EN 2021



PHASE TROIS

Dans le cadre de la troisième phase de notre programme Seabin, lancée en 2021, quatre nouvelles Seabins ont été installées dans le havre de Toronto en plus des quatre poubelles des mers de PortsToronto déjà en place dans la Marina de l'avant-port. Ce réseau devrait se développer encore en 2022, jusqu'à compter 14 Seabins.

À l'été 2021, PortsToronto a été chargée d'installer deux dispositifs Seabin dans les îles de Toronto (au niveau des quais de traversiers de l'île Ward et de l'île du Centre) pour le compte de l'OPNTR et de la Ville de Toronto. Il s'agissait là d'une étape importante de la stratégie de l'OPNTR axée sur la gestion des matières flottantes dans l'arrière-port de Toronto – stratégie qui a pour but de permettre le bon fonctionnement de l'écosystème marin, d'éliminer le problème des débris flottants dans le havre, et de faire de ce dernier un endroit offrant de multiples possibilités récréatives.

En outre, grâce à un nouveau partenariat avec The Waterfront Business Improvement Area (The Waterfront BIA), le programme se développera le long du secteur riverain, où six nouvelles Seabins devraient entrer en service en 2022. Elles seront installées dans des zones critiques où les déchets flottants ont tendance à s'accumuler, zones identifiées dans le cadre d'un contrôle visuel réalisé en 2020 par les chercheurs de la Trash Team. Ces nouvelles poubelles des mers seront exploitées conjointement avec des partenaires communautaires, parmi lesquels Harbour Tours Inc., l'Unité maritime du service de police de Toronto, et le Harbourfront Centre.



FAVORISER L'ÉPANOUISSEMENT D'UNE VÉGÉTATION D'ARBRES ET ARBUSTES INDIGÈNES À LA MARINA DE L'AVANT-PORT

En 2021, 600 végétaux indigènes – 15 conifères, 85 arbres à feuilles caduques et 500 arbustes – ont été plantés à la MAP, dans le cadre d'une opération plus vaste visant à faire en sorte que les ressources du secteur riverain torontois servent de refuge faunique et offrent des possibilités récréatives aux générations futures. Il n'y a pas d'environnement sain sans arbres et arbustes. Ceux-ci sont en effet capables de filtrer l'air et l'eau, de ralentir le rythme des changements climatiques en absorbant du dioxyde de carbone dans l'atmosphère, de libérer de l'oxygène, et même de retenir les eaux pluviales et de prévenir ainsi les inondations. Les arbres et arbustes indigènes en particulier, tout comme les insectes qui ont évolué conjointement avec eux, jouent un rôle essentiel au sein de la biodiversité urbaine en fournissant habitat, nourriture et protection aux oiseaux et autres espèces sauvages.

Cette initiative a été coordonnée par le biais d'un partenariat entre PortsToronto, l'OPNTR et GrandTrees – un organisme fondé par des grands-parents inquiets à l'idée que leurs enfants et petits-enfants subissent les conséquences de la négligence dont ont fait preuve les générations précédentes à l'égard de l'environnement.



600 végétaux indigènes

En 2021, 600 végétaux indigènes – 15 conifères, 85 arbres à feuilles caduques et 500 arbustes – ont été plantés à la Marina, dans le cadre d'une opération plus vaste visant à faire en sorte que les ressources du secteur riverain torontois servent de refuge faunique et offrent des possibilités récréatives aux générations futures.



4 quais pour canetons

Au printemps 2021, PortsToronto a installé dans le havre de Toronto quatre « quais pour canetons » flottant et accessible afin d'offrir un espace de repos aux jeunes canetons dont le duvet imperméable n'est pas encore tout à fait développé.

DES QUAIS POUR LES CANETONS DANS LE HAVRE DE TORONTO

Au printemps 2021, des rapports ont pointé le manque d'aires de repos pour les canetons le long du secteur riverain. Après avoir consulté le Toronto Wildlife Centre à ce sujet, PortsToronto a conçu un « quai pour canetons » flottant et accessible afin d'offrir un espace de repos aux jeunes canetons dont le duvet imperméable n'est pas encore tout à fait développé. Quatre de ces quais ont été installés au niveau de l'eau près des cales Portland, York, Yonge et Jarvis.

« Le Toronto Wildlife Centre se réjouit que PortsToronto prenne la situation en main si rapidement et avec autant de professionnalisme, d'autant plus que ces quais flottants seront probablement utiles à bien d'autres sauvagines. Il s'agit d'une solution relativement simple à un problème de taille. »

– Andrew Wright, gestionnaire des opérations de sauvetage et de remise en liberté pour le Toronto Wildlife Centre





Partie Trois : Communauté



I. INVESTISSEMENT COMMUNAUTAIRE

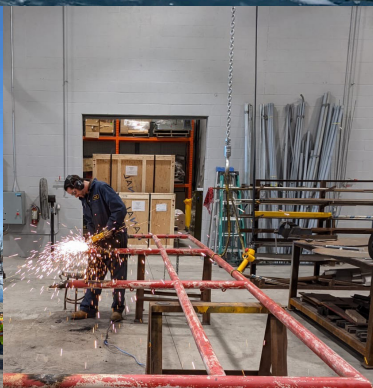
Dans le cadre de sa démarche de développement durable, PortsToronto s'engage aux côtés de sa communauté locale. Depuis longtemps déjà, nous collaborons avec des membres et organismes communautaires afin de favoriser l'établissement de communautés fortes et viables le long du secteur riverain de Toronto,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

Voici la liste des initiatives et organisations communautaires ayant bénéficié du soutien financier de PortsToronto en 2021 :

- Vols d'espoir (aide au financement des voyages pour soins médicaux)
- Programme Evergreen de verdissement des cours d'écoles
- Société canadienne de la sclérose latérale amyotrophique (SLA)
- Programme CP24 CHUM Christmas Wish
- Swim, Drink, Fish

MISSION D'INVESTISSEMENT COMMUNAUTAIRE

Instaurer une tradition de générosité reposant sur notre volonté de favoriser le développement de communautés fortes, saines et viables le long du secteur riverain de Toronto. Nous aidons essentiellement le secteur riverain, la jeunesse et les acteurs de l'éducation, de manière à encourager l'établissement de communautés solides dans un environnement plus sain.



VOLS D'ESPOIR

Magnifique vue depuis un avion assurant la liaison entre l'Aéroport Billy Bishop et l'Aéroport international d'Ottawa, au retour d'un déplacement organisé par Vols d'espoir pour conduire un patient à un rendez-vous médical à l'hôpital Sick Kids. PortsToronto est fière de soutenir Vols d'espoir, un organisme de bienfaisance national hors du commun offrant des déplacements et un hébergement gratuits aux Canadiens qui doivent se faire soigner loin de chez eux mais sont confrontés à des difficultés financières.





Joe Cressy @joc_cressy

Through a partnership with our Parks, Forestry & Rec department and @PortsToronto, a solution was found to keep the Island School open this winter.

Well done, @tdsb. And thanks @PortsToronto and @TorontoPFR for stepping up.

cbc.ca
TDSB to use airport ferry to help shuttle Islan...

CONCOURS VIRTUEL DE TRACTION D'AVION AU PROFIT DE LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DE LA SLA

Le concours Plane Pull to End ALS est l'initiative annuelle vedette mise en œuvre par la Société canadienne de la SLA afin d'amener les gens à se réunir pour récolter des fonds au profit de la recherche sur la SLA et de la défense des intérêts des personnes atteintes de cette maladie. Les années précédentes, ce concours de traction d'avion se déroulait à l'Aéroport Billy Bishop, à l'extrémité sud du terrain d'aviation, au niveau de l'enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol (EPFS) – une zone habituellement inaccessible au public, d'où l'on jouissait d'un point de vue incomparable sur la silhouette de Toronto durant les épreuves.

L'Aéroport Billy Bishop est fier d'avoir pu continuer à soutenir l'événement en 2021, en participant à la compétition virtuelle de trois semaines (qui a pris la forme d'un défi au chapitre des compétences) et en apportant sa contribution à l'encan silencieux « Duty-Free » organisé en ligne. Cette année, participants et organisations ont récolté plus de 79 000 dollars au profit de la recherche sur la SLA et de la défense des intérêts des personnes atteintes de cette maladie.

COMMUNAUTÉ DES ÎLES DE TORONTO

Bon nombre de ménages de la communauté des îles de Toronto – dont plus de 100 résidents âgés de plus de 65 ans – ont eu besoin de se faire livrer des provisions et des médicaments pour pouvoir rester prudemment chez eux durant la pandémie. Tout au long de cette crise sanitaire, PortsToronto a apporté sa modeste contribution à l'approvisionnement (en nourriture et autres fournitures essentielles) des résidents des îles de Toronto et au maintien de l'accès des élèves à la Toronto Island School, en facilitant les traversées à bord du traversier de l'Aéroport Billy Bishop et en assurant un service d'accompagnement sécuritaire à travers le terrain d'aviation.

PROJET EVERGREEN DE VERDISSEMENT DES COURS D'ÉCOLES



En 2021, PortsToronto a appuyé le projet de verdissement de la cour de l'école publique Lord Dufferin, mené dans le cadre d'un programme d'Evergreen. Grâce à ce programme, les cours d'écoles du centre-ville de Toronto sont transformées en salles de classe extérieures dynamiques où les élèves peuvent renouer avec la nature, en apprendre davantage sur cette dernière et – surtout – jouer au grand air.



SWIM, DRINK, FISH

En 2021, la vente aux enchères d'œuvres d'art et le gala de Swim Drink Fish ont eu lieu en ligne. Plus de 250 personnes y ont participé, et ont généreusement contribué à hauteur de plus de 480 000 dollars à la défense du droit à une eau propre à la consommation, la baignade et la pêche. C'est avec fierté que PortsToronto a parrainé cette initiative et joué un petit rôle dans cette grande réussite.



II. ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

GESTION DU BRUIT À L'AÉROPORT BILLY BISHOP

L'Aéroport Billy Bishop étudie constamment les processus et investissements susceptibles de contribuer à atténuer l'impact de ses activités et de garantir qu'elles ne perturbent pas l'agglomération voisine. Bon nombre des efforts en ce sens sont déployés dans le cadre du programme de gestion du bruit de l'aéroport – programme qui couvre tous les secteurs d'activité ainsi que tous les projets spéciaux mis en œuvre.

Le Bureau de gestion du bruit de l'Aéroport Billy Bishop – qui est équipé d'un système ultramoderne de suivi des vols d'aéronefs et de surveillance du bruit – est chargé de recueillir, d'analyser et de traiter les plaintes concernant le bruit, et de surveiller les opérations quotidiennes. Ce Bureau produit au sujet du bruit un rapport annuel détaillé, mais aussi un rapport mensuel publié sur le site Web de l'Aéroport Billy Bishop

ÉTUDE SUR LE BRUIT AU SOL

PortsToronto met actuellement la dernière main à une étude sur le bruit, entreprise afin de recenser les sources de bruit au sol à l'aéroport et d'évaluer (au moyen de techniques analytiques de modélisation du bruit) les possibilités de réduction des nuisances sonores occasionnées par les opérations au sol et subies par la communauté. PortsToronto mène cette étude en étroite collaboration avec le Sous-comité de gestion du bruit, qui relève du CLC.



L'Aéroport Billy Bishop est l'un des aéroports d'Amérique du Nord soumis aux restrictions les plus strictes sur le niveau de bruit. Il doit respecter un rigoureux couvre-feu en vertu duquel la circulation aérienne commerciale est interdite après 23 h, et il veille à ce que le bruit des opérations aéroportuaires reste en deçà d'un certain indice de projection du bruit perçu – indice qui fait l'objet d'un contrôle.



ÉTUDE SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Les communautés vivant à proximité immédiate de l'aéroport restent préoccupées par l'impact des activités de ce dernier sur la qualité de l'air. L'Aéroport Billy Bishop est constamment à la recherche de moyens nouveaux et originaux de renforcer ses pratiques et infrastructures durables déjà en place, l'objectif étant de réduire les émissions générées par l'ensemble de ses activités. Il a d'ailleurs tout récemment transformé son traversier en navire électrique : le Marilyn Bell I, qui fonctionnait jusqu'alors au biodiésel, n'émet donc désormais plus de GES.

PortsToronto a conclu avec des dirigeants communautaires, mais aussi avec la Ville, le Bureau de santé publique et l'Université de Toronto, un partenariat visant la réalisation d'une étude de la qualité de l'air dans le quartier de Bathurst Quay. À cet égard, la scientifique en chef à l'Université de Toronto est Mme Marianne Hatzopoulou, qui est titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur les transports et la qualité de l'air et dirige le groupe de recherche sur les transports et la qualité de l'air. Les spécialités de son équipe de recherche sont la modélisation des émissions dues au transport routier, la modélisation de la qualité de l'air des villes et l'évaluation de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique. Les partenaires, qui ont reçu du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada un financement symétrique à l'appui de l'étude, se réunissent régulièrement afin d'examiner les renseignements techniques et de mettre au point des supports de communication pour faire le point aux étapes clés. L'étude a débuté au début 2021 avec un objectif d'achèvement au début 2023.

PARTICIPATION DE LA COLLECTIVITÉ

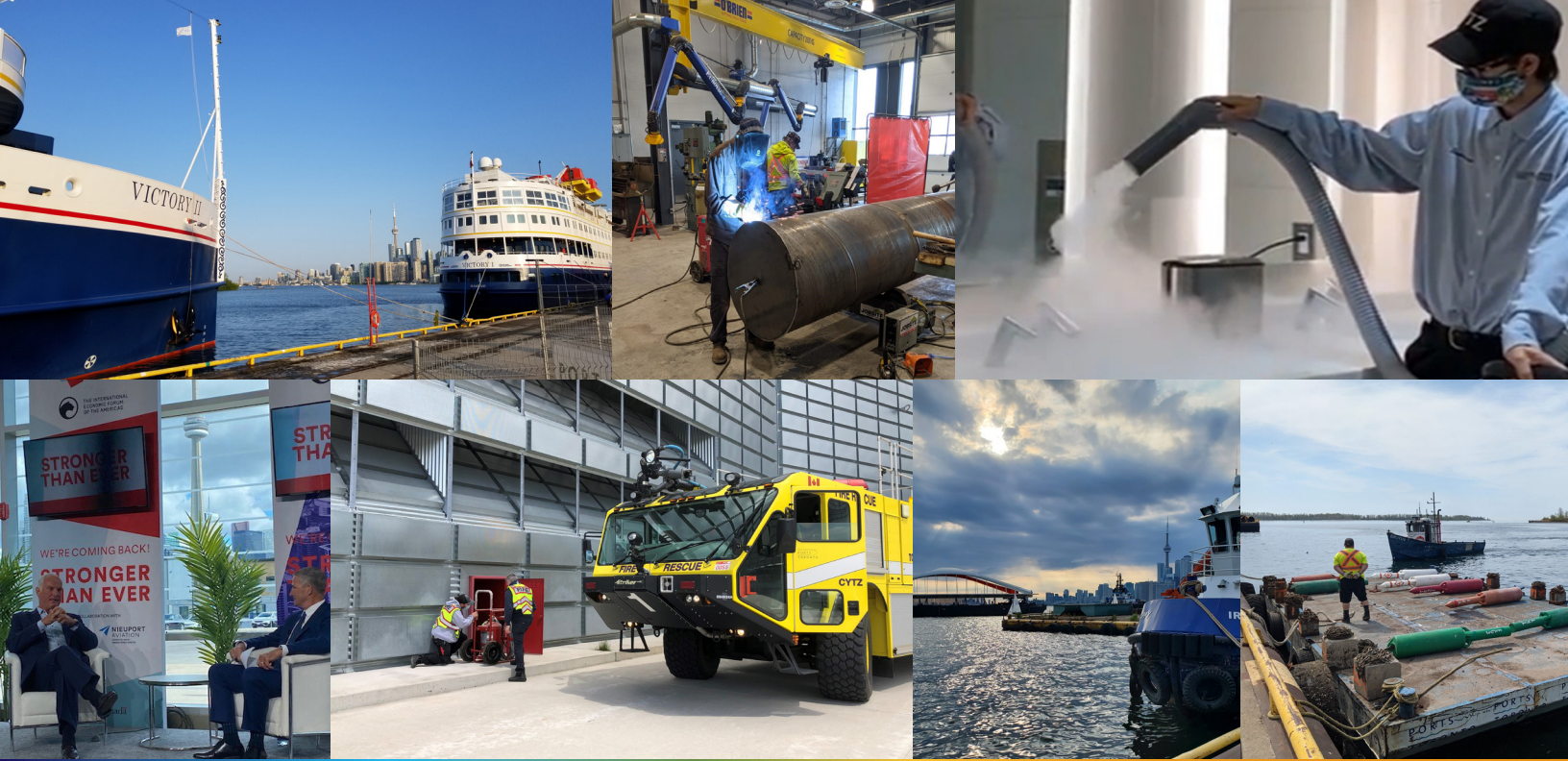
En 2010, PortsToronto a créé le CLC en vue de renforcer la collaboration avec les entreprises et les résidents installés à proximité de l'Aéroport Billy Bishop. Ce CLC offre à nos voisins une tribune où discuter des questions et préoccupations liées au développement, aux activités et au fonctionnement de l'aéroport. Il permet en outre à la direction de l'aéroport de communiquer des renseignements aux parties intéressées et à l'ensemble de la communauté, notamment au sujet des activités opérationnelles.

Le CLC est composé de représentants clés d'entreprises, de groupes communautaires et d'intervenants locaux, ainsi que de conseillers municipaux de la région et de députés provinciaux et fédéraux. Ce comité met en œuvre des pratiques exemplaires en matière de participation de la collectivité, et se réunit régulièrement pour réfléchir à des enjeux comme la gestion du bruit de l'aéroport, la qualité de l'air et l'accès au transport. Ses réunions trimestrielles sont ouvertes au public, et les procès-verbaux de ces réunions sont rédigés par une société tierce de conseils, Lura Consulting, puis publiés sur le site Web de PortsToronto. En 2021, les membres du CLC se sont réunis à quatre reprises, via une plateforme en ligne compte tenu des restrictions relatives aux rassemblements imposées par la pandémie.

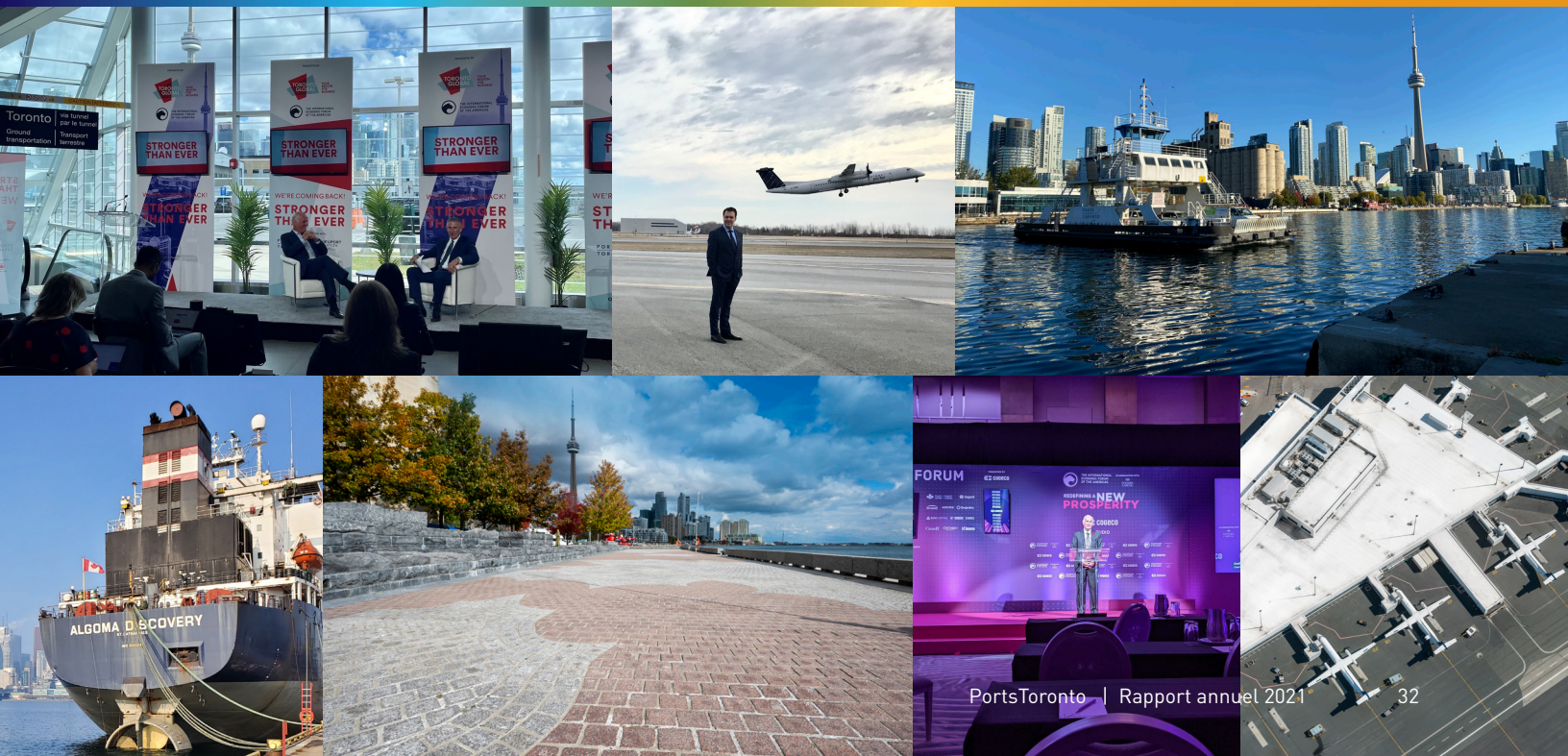
SOUS-COMITÉ DE GESTION DU BRUIT (SUBDIVISION DU CLC)

Fin 2017, un Sous-comité de gestion du bruit, relevant du CLC, a été mis sur pied afin d'approfondir les recherches sur l'impact sonore des opérations aéroportuaires, mais aussi pour mieux comprendre et mieux gérer cet impact. 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, ainsi que d'un membre du personnel de la société Lura Consulting – qui joue le rôle de médiateur. Le Sous-comité de gestion du bruit a à sa tête deux coprésidents représentant respectivement la communauté et PortsToronto. Il s'est réuni à trois reprises en 2021, via une plateforme de réunion en ligne.





Partie quatre : Économie



I. FACILITER LES ÉCHANGES TOURISTIQUES ET COMMERCIAUX

Depuis son ouverture en 1939, l'Aéroport Billy Bishop est devenu un important point d'accès international et un moteur essentiel de l'économie de la RGT. Il joue également un rôle important au sein de l'industrie touristique torontoise (un secteur qui pèse plusieurs milliards de dollars). En effet, avant la pandémie, les visiteurs passant par l'Aéroport Billy Bishop dépensaient environ 150 millions de dollars par année en hébergement, en transport, en achats au détail et en aliments et boissons. À mesure que le secteur du tourisme se remettra des répercussions économiques de la pandémie, l'Aéroport Billy Bishop continuera de soutenir les industries clés de Toronto (notamment celles des services financiers, des sciences de la vie, des aliments et boissons, des voyages et du tourisme, ou encore du cinéma et de la télévision) en leur apportant des avantages économiques directs et indirects.

Une étude réalisée par Destination Toronto a révélé que la région de Toronto abrite 38 % des sièges sociaux des entreprises canadiennes et représente 18,5 % du PIB du pays¹. Par ailleurs, d'après les estimations, 135 millions de personnes vivent à moins de 90 minutes de Toronto en avion². L'Aéroport Billy est donc bien placé pour aider notre région à se remettre de la pandémie, car il reste une porte d'entrée essentielle de la plus grande ville du Canada et favorise ainsi l'emploi, le tourisme et le commerce dans la région du Grand Toronto.

Le Port de Toronto peut lui aussi générer des recettes pour les industries torontoises du voyage et du tourisme. Porte d'entrée de la plus grande ville du Canada, le Port de Toronto est un port d'escale, ce qui permet à Toronto d'accueillir pour plusieurs jours les passagers des navires de croisière avant leur départ ou à leur arrivée. Ces visiteurs profitent de leur passage pour découvrir les nombreux hébergements, restaurants et autres attraits de la ville.

En raison de la pandémie de COVID-19, le gouvernement du Canada a annulé les saisons des croisières 2020 et 2021. Véritable atout pour les secteurs torontois du tourisme et de l'accueil, le Port de Toronto s'attend à recevoir la visite de 40 navires de croisière entre mai et octobre 2022 – un record! De nouveaux bateaux conçus pour partir en expédition sur les Grands Lacs font partie des navires attendus.



PROGRAMME VOYAGEZ EN TOUTE SÉCURITÉ

Le programme Voyagez en toute sécurité, une initiative globale mise en œuvre en réponse à la pandémie de COVID-19, comprend des mesures opérationnelles et des protocoles de sécurité visant à faire de l'Aéroport Billy Bishop un environnement sûr et salubre pour ses passagers, employés et partenaires.

En août 2021, l'Aéroport Billy Bishop a obtenu l'accréditation accordée dans le cadre du Programme d'accréditation des mesures d'hygiène aéroportuaire (AHA) de l'ACI. Cette accréditation sanitaire mondiale est venue confirmer que le programme Voyagez en toute sécurité répond aux exigences et besoins liés aux déplacements dans le monde d'aujourd'hui. Elle a également permis de rassurer les passagers et le personnel, car elle leur garantit que notre environnement leur offre un environnement sain et sécuritaire.



Sommet Stronger Than Ever (ou « plus forts que jamais ») de Toronto Global



SOMMET STRONGER THAN EVER (OU « PLUS FORTS QUE JAMAIS ») DE TORONTO GLOBAL

Le 9 septembre 2021, l'Aéroport Billy Bishop a accueilli le sommet Stronger Than Ever du Toronto Global Forum. John Tory, maire de Toronto, et Geoffrey Wilson, chef de la direction de PortsToronto, faisaient partie des intervenants et se sont joints à Stephen Lund, chef de la direction de Toronto Global, pour évoquer le rôle que jouera l'Aéroport Billy Bishop dans la relance des voyages d'affaires et d'agrément à mesure que la RGT sortira de la pandémie.



En 2021, l'Aéroport Billy Bishop a participé à la campagne Never Have I Ever (titre que l'on pourrait traduire par « Je n'ai jamais... ») de Destination Toronto, un projet de relance du tourisme visant à soutenir certaines des entreprises torontoises du secteur du tourisme et de l'accueil les plus durement touchées par la crise.



Je n'ai jamais...

Marché sous le lac pour prendre un ascenseur jusqu'au centre-ville de Toronto.

Je n'ai jamais...

Marché sous le lac pour prendre un ascenseur jusqu'au centre-ville de Toronto.



AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT
Never Have I Ever **TO**

Je n'ai jamais...
Marché sous le lac pour aller prendre un avion.

Never Have I Ever **TO**

REPRISE DU SERVICE COMMERCIAL À L'AÉROPORT BILLY BISHOP

Le 8 septembre 2021, le personnel, les intervenants et les partenaires gouvernementaux avec lesquels l'Aéroport Billy Bishop travaille ont souligné la reprise du service commercial – et avec lui la fin d'une période difficile pour l'industrie de l'aviation – en souhaitant la bienvenue aux passagers et en reprenant leurs activités d'établissement de liens et de soutien à l'économie torontoise.

Son honneur John Tory, maire de Toronto, mais aussi Michael Deluce, président et premier dirigeant de Porter Airlines et Geoffrey Wilson, chef de la direction de PortsToronto, ont tour à tour pris la parole pour célébrer l'événement.

« Voici venue une journée que nous avons tous attendue et planifiée depuis mars 2020, lorsqu'est survenue la pandémie qui a métamorphosé notre monde du jour au lendemain. Nous célébrons aujourd'hui la reprise du service commercial à l'Aéroport Billy Bishop, et le retour des activités, passagers et expériences qui rendent notre aéroport absolument unique et nous donnent le goût du voyage. La remise en service de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est en outre une importante composante de la stratégie de rétablissement de la Ville de Toronto, car qui dit redémarrage de nos activités dit reprise du travail pour un certain nombre de personnes, relance du commerce et du tourisme, et réouverture d'une précieuse porte d'entrée donnant accès à l'une des villes les plus extraordinaires au monde. »

– Geoffrey Wilson, chef de la direction de PortsToronto

« La reprise du service commercial à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est un symbole important des progrès que nous avons accomplis dans notre lutte contre la pandémie ainsi que dans notre campagne de vaccination de nos résidents. Nous rouvrons notre ville en toute sécurité, et je suis convaincu que notre relance économique sera un succès. Toronto se relèvera plus forte que jamais grâce aux efforts que nous avons déployés ensemble dans toute la ville. Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont contribué au redémarrage de l'activité de l'aéroport. Nous saluons aujourd'hui le retour du service commercial et tout ce qui va avec – la création d'emplois, le développement des affaires et l'essor du tourisme. »

– John Tory, maire de Toronto



En octobre 2021, Air Canada a mis en place un service commercial entre l'Aéroport Billy Bishop et l'Aéroport international d'Ottawa. Cet ajout à la liste des destinations desservies par ce transporteur, qui avait déjà du succès avec ses vols à destination et au départ de Montréal, offre aux clients de la compagnie aérienne la possibilité de faire facilement l'aller-retour en avion entre la capitale nationale et notre aéroport.



INVESTIR DANS LE SECTEUR RIVERAIN DE TORONTO

Depuis le début du XXe siècle, PortsToronto procède à des investissements stratégiques dans le secteur riverain de Toronto et dans le développement d'infrastructures de transport pour la ville. Propriétaire et exploitante du port maritime de Toronto et de l'Aéroport Billy Bishop, tous deux situés dans le secteur riverain, PortsToronto a réinvesti à ce titre près de 5 millions de dollars dans les infrastructures portuaires et aéroportuaires en 2021.

PROJET DE REVITALISATION DU QUAI BATHURST

En novembre 2021, PortsToronto, la Ville de Toronto et Ireland Park Foundation ont célébré l'achèvement de la première phase du projet visant à revitaliser le secteur riverain au niveau du quai Bathurst. Cette première phase prévoyait notamment la réalisation, par PortsToronto, des investissements nécessaires pour améliorer la circulation à cet endroit, réduire la superficie au sol de l'Aéroport Billy Bishop, et aménager pour la Waterfront School un nouvel espace dédié au stationnement et aux véhicules venant débarquer ou embarquer des passagers. Dans le cadre de la deuxième phase du projet, il s'agira de mettre à profit ces contributions de façon à aménager un espace extérieur pratique et intéressant pour la communauté, et un point d'entrée accueillant pour les visiteurs de Toronto.



Projet de revitalisation du quai Bathurst



II. LE PORT DE TORONTO ET SA CONTRIBUTION À LA RÉSILIENCE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

La marine marchande a un rôle majeur à jouer dans le maintien de la capacité de résilience de notre chaîne logistique nationale. En 2021, le Port de Toronto est resté un portail commercial fiable, permettant l'acheminement de marchandises jusqu'à la région du Grand Toronto et reliant Toronto à des ports maritimes du monde entier alors qu'une grande partie de notre secteur des transports déplorait des retards. Outre les avantages économiques qu'il présente pour la région, le transport maritime assure la circulation des marchandises de façon plus efficace et en émettant bien moins de carbone par tonne-kilomètre que d'autres industries du réseau de transport du Canada.

Contrairement à certains portails commerciaux sujets à des perturbations liées à la pandémie, les routes de navigation du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent sont restées fiables et dégagées, ce qui a renforcé l'importance du rôle du Port de Toronto en tant que maillon de la chaîne d'approvisionnement nationale. Le Port de Toronto a accueilli en 2021 pas moins de 190 navires de charge venus y débarquer toutes sortes de chargements en vrac, de cargaisons liées à des projets et de marchandises diverses – pour un volume de total de 2 295 815 tonnes, en hausse de 4 % par rapport à 2020.

Une fois de plus, de grandes quantités de matériaux de construction – bobines d'acier, barres d'armature, ciment, agrégats, etc. – sont passées par le Port durant l'année. Le volume des importations de ciment et d'acier a d'ailleurs atteint en 2021 des niveaux qui n'avaient pas été enregistrés depuis respectivement 19 et 18 ans : plus de 734 000 tonnes de ciment et 185 000 tonnes d'acier à destination des chantiers de construction de la région du Grand Toronto ont ainsi transité par le Port. Le tonnage d'agrégats a quant à lui plus que doublé par rapport à l'année précédente : 215 232 tonnes de ce matériau ont été livrées au Port pour les besoins de divers projets de lutte contre l'érosion menés par l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région. En plus des 572 683 tonnes de sucre importées d'Amérique centrale et du Sud pour fournir l'industrie torontoise des aliments et des boissons, le Port a également réceptionné 583 425 tonnes de sel. En ce qui concerne les services de conteneurs, le volume traité a atteint 4 365 tonnes, ce qui représente une augmentation de 15 % par rapport à 2020.

VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

En 2021, la résilience de la chaîne d'approvisionnement a permis le maintien de la circulation des produits de base sur la voie maritime du Saint-Laurent : plus de 24,1 millions de tonnes de marchandises ont ainsi été acheminées jusqu'aux ports canadiens des Grands Lacs (dont celui de Toronto) entre mars et septembre – soit 2,6 % de plus qu'à la même période en 2020³.



583 425
tonnes de sel

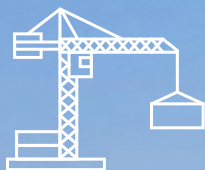


Le volume de conteneurs traité a atteint

4 365 tonnes

ce qui représente une augmentation de

15 % par rapport à 2020



III. CRÉATION D'EMPLOIS

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

Pôle d'échanges majeur permettant aux voyageurs d'accéder directement au cœur de la plus grande ville du Canada, l'Aéroport Billy Bishop stimule les secteurs innovants que sont la finance, la technologie et les soins de santé dans la RGT. Selon une étude réalisée en 2021 par York Aviation, cet aéroport pourrait d'ici 2025 apporter au PIB de la Ville de Toronto et de la province de l'Ontario une contribution annuelle de 4,8 milliards de dollars⁴.

Le Port de Toronto continue d'assurer un lien essentiel avec le monde extérieur. Il stimule le tourisme et le commerce et fournit un emploi durable aux employés des terminaux, ainsi qu'à d'autres personnes dont le métier est directement lié à l'industrie du transport maritime. En 2017, les cargaisons maritimes qui ont transité par le Port de Toronto ont généré 377,7 millions de dollars d'activité économique et donné du travail à 1 566 personnes en Ontario⁵.

Le port contribue en outre à la création d'emplois indirects en permettant aux entreprises de transporter des marchandises et des personnes jusqu'au cœur du centre-ville de Toronto de façon pratique, écoresponsable et rentable. En 2017, les activités des terminaux maritimes de PortsToronto liées au transit de cargaisons et de navires ont donné lieu à la création directe de 482 emplois et au versement de 24,5 millions de dollars en traitements et salaires⁶.



⁴ Communiqué de presse de Nieuport Aviation (en anglais).

⁵ L'étude sur les impacts économiques du transport maritime dans la région des Grands Lacs (2018) a été réalisée par les experts-conseils en économie Martin Associates de Lancaster [Pennsylvanie], à qui cette tâche a été confiée par un consortium regroupant des acteurs canadiens et américains de l'industrie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent. La méthodologie utilisée pour les besoins de cette étude repose sur une analyse d'un groupe-cadre de 40 ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent situés au Canada et aux États-Unis. L'équipe chargée de l'étude a mené des entrevues approfondies dans chacun de ces ports, auprès d'exploitants de terminaux maritimes, de prestataires de services, de compagnies de chemin de fer, de locataires d'installations portuaires et de divers autres intervenants.

⁶ Voir la note de bas n° B.

SOUTIEN AUX INDUSTRIES TORONTOISES DU CINÉMA ET DE LA TECHNOLOGIE

PortsToronto contribue par ailleurs au succès de l'industrie cinématographique de la ville – un secteur qui pèse deux milliards de dollars – en mettant à disposition des lieux de tournage. En 2021, nous avons ainsi accueilli plusieurs productions, dont celles des séries *Most Dangerous Game* et *The Expanse*. À cela viennent s'ajouter les films et contenus numériques produits dans les studios de Cinespace, qui occupe le terminal maritime 51 de PortsToronto et certaines parties du terminal pour navires de croisière. Cette activité de production contribue au secteur cinématographique et télévisuel de Toronto, qui a connu une croissance remarquable même pendant la pandémie. En 2021, Toronto a atteint des investissements historiques avec plus de 2,5 milliards de dollars de dépenses directes dans les productions - par rapport à 2019 (pré-pandémie), soit une croissance d'environ 13,9 %.

Des marques mondiales et des géants de la technologie comme Amazon et Uber choisissent de s'établir dans la RGT. Maintenant que les frontières internationales ont rouvert et que les déplacements s'intensifient, l'Aéroport Billy Bishop va jouer un rôle plus important que jamais en proposant des liaisons quotidiennes rapides et efficaces entre les pôles technologiques que sont les entreprises installées à Toronto et les marchés technologiques clés des États-Unis (comme New York et Boston).



Les studios de Cinespace à Toronto, qui occupent le terminal maritime 51 de PortsToronto et certaines parties de notre terminal pour navires de croisière, sont réputés en tant que lieux de tournage de productions primées comme la série télévisée *The Handmaid's Tale* (La servante écarlate) et le film *The Shape of Water* (La forme de l'eau – lauréat de l'Oscar du meilleur film). Ces studios ont également accueilli le tournage de *Nightmare Alley* en 2021. Cinespace, un important employeur créateur de milliers d'emplois dans la région de Toronto, joue un rôle majeur au sein de la dynamique industrie canadienne du cinéma et de la télévision.





Partie cinq : Rapport de gestion – 2021



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

RAPPORT DE GESTION 2021
(En milliers de dollars)

26 avril 2022

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 2021 et 2020. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les États financiers vérifiés de 2021 (les « États financiers ») et les notes annexes. Tous les montants en dollars mentionnés dans le présent rapport correspondent à des milliers de dollars.

L'Administration portuaire présente ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »). Les conventions comptables présentées dans la note n° 2 des États financiers ont été respectées lors de la préparation des États financiers pour l'exercice terminé le 31 décembre 2021, ainsi que lors de la présentation, dans ces États financiers, des données correspondantes pour l'exercice terminé le 31 décembre 2020.

En 2021, l'Administration portuaire a continué de souffrir de graves difficultés économiques en raison de la pandémie de COVID-19. Le présent rapport de gestion traitera de l'impact de cette pandémie, ainsi que d'autres problèmes qui ont affecté le rendement financier.

Introduction

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

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

Le fonctionnement de l'Administration portuaire repose sur quatre piliers du développement durable :

- Environnement
- Personnel et culture
- Communauté
- Rendement économique

L'Administration portuaire est dirigée par un conseil d'administration dont les membres sont nommés par les trois ordres de gouvernement, conformément à ce que prévoient le paragraphe 14(1) de la *Loi maritime du Canada* et l'article 4.6 des lettres patentes de l'Administration portuaire. L'effectif complet du Conseil se compose comme suit : six administrateurs sont proposés par le ministre des Transports en consultation avec les groupes d'utilisateurs, puis nommés par le gouverneur en conseil; un administrateur est proposé par le ministre des Transports et nommé par le gouverneur en conseil; un administrateur est nommé par la Province de l'Ontario et un administrateur est nommé par la Ville de

(En milliers de dollars)

Toronto. Le Conseil d'administration compte quatre (4) comités : le Comité de la vérification et des finances, le Comité de la gouvernance et des ressources humaines, le Comité des communications et de la sensibilisation, et le Comité de la retraite. À l'heure où nous rédigeons le présent rapport, c'est M^{me} Amanda Walton préside le Conseil.

Fonctionnement

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

L'Administration portuaire possède et exploite une installation portuaire de 52 acres au 8, avenue Unwin (l'« Installation portuaire »), installation qui comprend un entrepôt de 126 000 pieds carrés (l'Entrepôt 52). Le site abrite également le terminal maritime 51, qui a été transformé en studio de production cinématographique et télévisuelle. L'Installation portuaire comprend en outre un terminal de croisière, qui est utilisé par l'industrie des croisières et a également servi de lieu tournage, de lieu de production de films ainsi que d'espace d'événements.

L'Administration portuaire continue d'encourager l'usage mixte de son Installation portuaire, qui peut notamment servir de lieu de manutention et de stockage pour le vrac, les marchandises diverses et les cargaisons liées à des projets, et propose également des services de mise en conteneur et de dépotage de conteneurs. En 2022 et par la suite, compte tenu de son emplacement privilégié et de l'accroissement de la population à Toronto et aux environs, l'Administration portuaire continuera de chercher à élargir les possibilités d'utilisation de son Installation portuaire.

En 2021, 2,296 millions de tonnes de marchandises ont transité par le Port de Toronto, ce qui représente une appréciable hausse de 4 % par rapport aux 2,208 millions de tonnes de 2020 – qui fut pourtant une année record pour le Port. Ainsi, pour la cinquième année consécutive, plus de 2,2 millions de tonnes de fret sont passées par le Port. En 2021, 190 navires sont venus livrer leurs cargaisons de sucre, de sel, de ciment, d'agrégats et d'acier directement au cœur de la ville : le trajet emprunté par ces bateaux leur permettait en effet d'éviter les nombreux portails commerciaux sujets à des perturbations liées à la pandémie de COVID-19, avantage qui a contribué à renforcer l'importance du rôle du Port de Toronto au sein de la chaîne d'approvisionnement nationale. Au total, 185 573 tonnes de marchandises diverses – importations d'acier (183 493 tonnes) et cargaisons liées à des projets (2 080 tonnes) – sont arrivées au Port. Vingt-cinq navires sont venus y livrer de l'acier (rails, barres d'armature, tôles, bobines...) provenant du monde entier, et le volume de ces importations a atteint un niveau qui n'avait pas été enregistré depuis 18 ans. Il importe également de mentionner qu'en 2021, le Port de Toronto a vu arriver de Nouvelle-Écosse, sur une barge tractée par un remorqueur, une série de trois travées de pont commandées pour les besoins du projet de Waterfront Toronto concernant le projet Port Lands Flood Protection. Le Port a par ailleurs joué un rôle essentiel en permettant l'amarrage du matériel naval utilisé dans le cadre du nouveau projet de décharge de l'usine d'épuration des eaux usées de la baie Ashbridges – un projet de la Ville de Toronto.

(En milliers de dollars)

Le fonctionnement de la Marina continue de donner des résultats positifs et cohérents. 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 l'hiver 2021-2022, tandis que le nombre de renouvellements de demandes de postes à quai pour l'été a fait grimper le taux d'occupation de la Marina à 100 % – et il y a une longue liste d'attente. L'engouement pour les activités de plein air suscité par la pandémie de COVID-19, mais aussi les offres de financement assorties de taux d'intérêt plus faibles, ont continué de stimuler le développement de la navigation de plaisance et, d'après les prévisions, le nombre de clients recherchant des bateaux plus gros devrait augmenter. Il faut également savoir que les nouveautés technologiques dans les catégories des bateaux à moteur comme à voile permettent aux plaisanciers de niveau débutant ou intermédiaire de manœuvrer bien plus facilement de plus grandes embarcations. Il s'agit là d'une constatation importante, car l'Administration portuaire s'est dotée d'un certain nombre de grandes cales de mouillage, qui seront probablement encore plus demandées à l'avenir.

En 2021, l'Aéroport Billy Bishop a de nouveau connu une année difficile en raison de l'interruption temporaire des activités des transporteurs réguliers, qui n'ont repris du service que le 8 septembre. L'Aéroport n'a vu passer que 0,282 million de voyageurs d'affaires et d'agrément, soit moins qu'en 2020 (0,389 million) et nettement moins qu'en 2019 (2 774 millions).

En raison de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les économies locales, nationales et mondiales, mais aussi des restrictions et avis relatifs aux voyages en Canada et à l'étranger, très peu de passagers ont transité par l'Aéroport en 2021. Cela dit, d'après les prévisions, l'Administration portuaire devrait assister à une importante croissance du trafic de passagers à l'Aéroport Billy Bishop en 2022, car les taux de vaccination ont augmenté et les restrictions de déplacements ont été assouplies.

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. De ce fait, l'Administration portuaire continuera de jouer un rôle déterminant pour la santé économique du sud de l'Ontario.

Considérations d'ordre financier

Résultats financiers de 2021

La pandémie de COVID-19 a fortement nui au rendement financier de l'Administration portuaire. Par conséquent, en 2021, cette dernière a continué de faire le nécessaire pour préserver sa trésorerie et protéger ses ressources. Il lui a fallu pour cela réduire ses coûts généraux, reporter des projets d'investissement et réorganiser la gestion de ses ressources humaines. La direction surveille toujours de près la trésorerie et les prévisions de trésorerie afin de protéger les liquidités.

En 2021 comme en 2020, la baisse substantielle du trafic de passagers et l'impact très négatif qu'elle a eu sur la situation financière, les activités et le fonctionnement de l'Administration portuaire ont amené cette dernière à modifier son contrat de prêt bancaire existant. (Voir la note n° 8 dans les États financiers annexés au présent rapport).

(En milliers de dollars)

Paiements aux intervenants gouvernementaux

Tous les ans, l'Administration portuaire paye au gouvernement fédéral une charge liée à ses produits bruts, en fonction du montant calculé de ses produits bruts de l'exercice précédent. Dans le cadre de son Plan d'intervention économique pour répondre à la COVID-19, le gouvernement du Canada a renoncé à la partie de la charge liée aux produits bruts de l'Administration portuaire tirés de l'exploitation de l'Aéroport Billy Bishop pour la période comprise entre mars et décembre 2020 et pour l'ensemble de l'exercice financier 2021. Il s'agissait d'une décision cadrant avec la politique d'allègement adoptée par le gouvernement fédéral au profit des administrations aéroportuaires du Réseau national des aéroports. Cet allègement a été officialisé dans les lettres patentes supplémentaires délivrées à l'Administration portuaire par le ministre des Transports le 17 décembre 2021. Pour 2021, le montant payable au gouvernement fédéral s'élevait à 833 \$ (contre 1 036 \$ en 2020).

L'Administration portuaire verse en outre des paiements en remplacement d'impôts (« PERI ») et des taxes foncières à la Ville de Toronto. En 2021, l'Administration portuaire a ainsi versé à cette dernière 3 293 \$ au titre des PERI (contre 3 166 \$ en 2020) et 2 301 \$ de taxes foncières (contre 2 463 \$ en 2020). Au total, les montants comptabilisés et payés/payables au gouvernement fédéral et à la Ville de Toronto ont atteint 6 427 \$ pour 2021 et 6 665 \$ pour 2020, des sommes représentant respectivement 16,2 et 18,2 % des produits d'exploitation de l'Administration portuaire ces années-là.

Principaux ratios financiers :

Liquidités financières

L'Administration portuaire dispose toujours de liquidités financières, et son ratio de liquidité générale (total des actifs courants divisé par le total des passifs courants) était de 4,52 au 31 décembre 2021. Ce ratio est légèrement inférieur à celui qu'elle affichait au 31 décembre 2020 (4,79) – il s'agit là d'une conséquence de la pandémie de COVID-19.

Rendement financier

Le ratio de résultat financier, bien que négatif, a augmenté en 2021. La marge déficitaire (total de la perte nette divisé par le total des produits bruts) est en effet de -22,4 %, alors qu'elle était de -34,5 % en 2020.

Levier financier

Le ratio emprunts/capitaux propres de l'Administration portuaire est passé de 59,3 % en 2020 à 49,1 % en 2021. Cette amélioration s'explique par le remboursement progressif des dettes et l'augmentation des capitaux propres de l'Administration portuaire (attribuable aux autres éléments du résultat global).

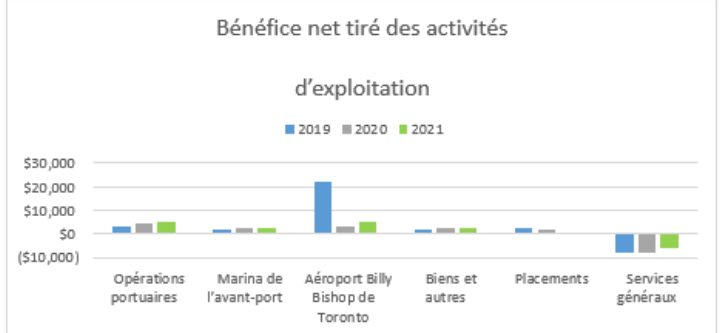
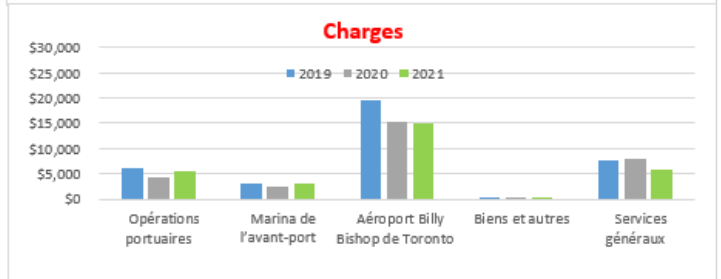
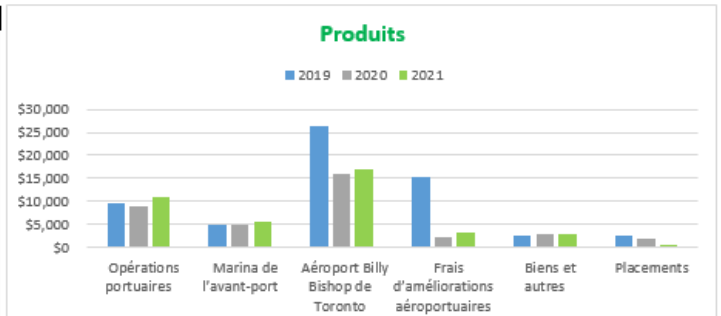
(En milliers de dollars)

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

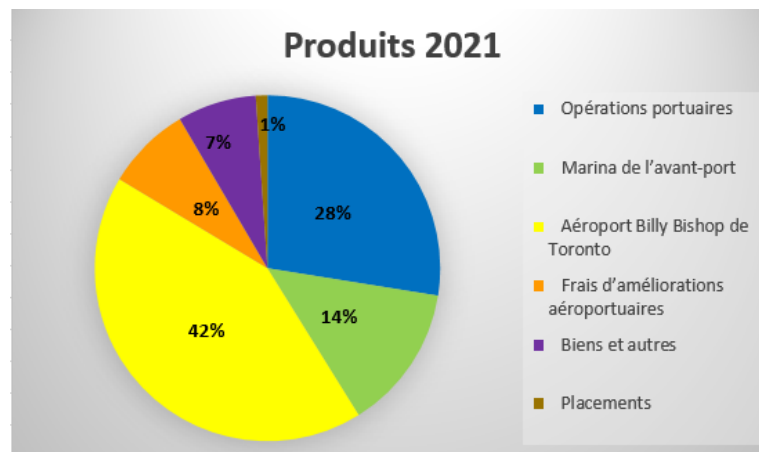
État consolidé du résultat net

(En milliers de dollars canadiens)

	2019	2020	2021
Produits			
Port	\$9,574	\$8,798	\$10,925
Marina	\$4,730	\$4,789	\$5,395
Aéroport	\$41,676	\$18,197	\$19,997
Biens et autres	\$2,568	\$2,956	\$2,929
Placements	\$2,465	\$1,869	\$429
Services généraux	\$0	\$0	\$0
Total	\$61,013	\$36,609	\$39,675
Charges			
Port	\$6,209	\$4,439	\$5,470
Marina	\$2,912	\$2,340	\$2,995
Aéroport	\$19,553	\$15,172	\$15,006
Biens et autres	\$440	\$449	\$463
Placements	\$0	\$0	\$0
Services généraux	\$7,626	\$8,071	\$5,753
Total	\$36,740	\$30,471	\$29,687
Bénéfice net tiré des activités d'exploitation			
Port	\$3,365	\$4,359	\$5,455
Marina	\$1,818	\$2,449	\$2,400
Aéroport	\$22,123	\$3,025	\$4,991
Biens et autres	\$2,128	\$2,507	\$2,466
Placements	\$2,465	\$1,869	\$429
Services généraux	(\$7,626)	(\$8,071)	(\$5,753)
Total	\$24,273	\$6,138	\$9,988



Remarque : Ne sont pas pris en compte ci-dessus l'amortissement, les paiements en remplacement d'impôts, les charges d'intérêts, la charge liée aux produits bruts et les autres éléments du résultat global



(En milliers de dollars)

État consolidé de la situation financière (résumé)

(En milliers de dollars canadiens)

	2021	2020
	\$	\$
Actifs		
Actifs courants	83,343	92,590
Actifs non courants	234,608	238,754
	317,951	331,344
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants	18,451	19,339
Passifs non courants	86,220	104,068
Capitaux propres	213,280	207,937
	317,951	331,344

Augmentation brute de la valeur des immobilisations

(En milliers de dollars canadiens)

	2021	2020
	\$	\$
Opérations portuaires	520	5,187
Marina de l'avant-port	116	512
Aéroport Billy Bishop de Toronto	3,567	7,032
Biens et autres	527	1,163
Total	4,730	13,894

Perspectives financières pour 2022

La pandémie de COVID-19 a lourdement affecté le rendement financier de l'Administration portuaire ces deux dernières années. C'est particulièrement manifeste à l'Aéroport Billy Bishop, où les 18 mois de suspension du service régulier des transporteurs commerciaux ont entraîné la chute spectaculaire des recettes tirées des activités aéronautiques et non aéronautiques. Étant donné que le service des transporteurs réguliers a repris en septembre 2021, l'Administration portuaire est convaincue que le rendement financier de l'Aéroport s'améliorera sensiblement en 2022. Les unités opérationnelles que sont le Port, la Marina et les Biens devraient elles aussi afficher de bons résultats en 2022 et offrir des rendements satisfaisants à l'organisation. À cela s'ajoutent les efforts constamment déployés pour maîtriser les coûts et maximiser les gains d'efficacité. La direction de l'Administration portuaire continuera d'évaluer le niveau de performance de celle-ci en 2022, et procèdera aux ajustements nécessaires afin de préserver les ressources de trésorerie et de protéger les liquidités. Rappelons tout de même que l'organisation possède de nombreux et précieux atouts, et continue d'exploiter ces ressources de façon à en tirer le meilleur parti à l'avenir. Elle a donc bon espoir d'enregistrer en 2022 une solide performance financière.



Partie six : États financiers vérifiés – 2021



États financiers consolidés de l'Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2021

Rapport de l'auditeur indépendant	1-2
État consolidé du résultat net et du résultat global	3
État consolidé des variations des capitaux propres	4
État consolidé de la situation financière	5
Tableau consolidé des flux de trésorerie	6
Notes annexes	7-40

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 2021, et l'état consolidé du résultat net et du résultat global, l'état consolidé des variations des capitaux propres et le tableau consolidé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables (appelés collectivement les « états financiers »).

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration portuaire au 31 décembre 2021, ainsi que des résultats de son exploitation, des variations des capitaux propres et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Fondement de l'opinion

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptables professionnels agréés
Experts-comptables autorisés
Le 26 avril 2022

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

Exercice clos le 31 décembre 2021

(en milliers de dollars canadiens)

		2021	2020
	Notes	\$	\$
Produits d'exploitation			
Produits liés au port, à la Marina de l'avant-port, à l'aéroport, à l'administration de biens et autres produits	16	36 530	34 375
Frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	10	3 145	2 234
		39 675	36 609
Charges d'exploitation			
Salaires et avantages du personnel		10 903	10 688
Réparations et entretien		5 789	5 965
Honoraires professionnels et de consultation		1 364	1 287
Impôt foncier, montant net		50	53
Autres charges d'exploitation et d'administration		11 581	12 478
		29 687	30 471
Bénéfice tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :		9 988	6 138
Paiements en remplacement d'impôts	9	(3 293)	(3 166)
Amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations		(10 356)	(9 959)
Charges d'intérêts		(4 429)	(4 594)
Charge liée aux produits bruts – produits liés au port, à la Marina de l'avant-port, à l'aéroport, à l'administration de biens et autres produits	2	(833)	(930)
Charge liée aux produits bruts – frais d'améliorations aéroportuaires	2	—	(106)
Profit (perte) sur le swap de taux d'intérêt - tranche inefficace	8 b)	43	(17)
Perte nette pour l'exercice		(8 880)	(12 634)
Variations de la juste valeur des swaps de taux d'intérêt liées à la comptabilité de couverture – profit (perte) sur les swaps de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	301	(336)
Profit (perte) lié à la réévaluation des avantages futurs du personnel	7	13 831	(6 577)
Autres éléments de bénéfice global (de perte globale)		14 132	(6 913)
Bénéfice global (perte globale) pour l'exercice		5 252	(19 547)

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 2021

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	Excédent de l'actif sur le passif, montant net \$	Cumul des autres éléments du résultat global \$	Total des capitaux propres \$
Solde au 1^{er} janvier 2020		216 194	11 199	227 393
Perte nette		(12 634)		(12 634)
(Perte) liée à la réévaluation des avantages futurs du personnel	7	—	(6 577)	(6 577)
Amortissement de la perte cumulée sur les swaps de taux d'intérêt dérivé	8 b)	—	91	91
(Perte) sur les swaps de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	—	(336)	(336)
Solde au 31 décembre 2020		203 560	4 377	207 937
Perte nette		(8 880)		(8 880)
Profit lié à la réévaluation des avantages futurs du personnel	7	—	13 831	13 831
Amortissement de la perte cumulée sur les swaps de taux d'intérêt dérivés	8 b)	—	91	91
Profit sur les swaps de taux d'intérêt – tranche efficace	8 b)	—	301	301
Solde au 31 décembre 2021		194 680	18 600	213 280

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Administration portuaire de Toronto
État consolidé de la situation financière

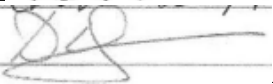
Au 31 décembre 2021
(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	2021 \$	2020 \$
Actifs			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		43 797	18 047
Placements à court terme		7 571	42 394
Débiteurs (montant net)	3	5 868	6 286
Stocks		68	38
Montant seuil payé d'avance – dépôt au titre du tunnel	15	24 898	24 729
Charges payées d'avance		1 141	1 096
		83 343	92 590
Actifs non courants			
Placements à long terme		1 494	—
Actifs au titre de droits d'utilisation	5	2 580	2 966
Immobilisations	6	230 534	235 788
		317 951	331 344
Passifs			
Passifs courants			
Créditeurs et charges à payer	3	7 369	8 892
Juste valeur des swaps de taux d'intérêt		—	434
Tranche courante des emprunts bancaires	8	2 280	2 280
Tranche courante de l'obligation locative	5	329	309
Tranche courante du passif au titre de la concession du tunnel piétonnier	4 et 15	3 174	2 986
Produits comptabilisés d'avance		5 299	4 438
		18 451	19 339
Passifs non courants			
Emprunts bancaires	8	26 763	29 043
Obligation locative	5	2 431	2 774
Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier	4 et 15	53 997	57 171
Avantages futurs du personnel	7	3 029	15 080
		86 220	104 068
		104 671	123 407
		213 280	207 937
		317 951	331 344

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Approuvé par le conseil,

 _____, administrateur

 _____, administrateur

Administration portuaire de Toronto
Tableau consolidé des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 décembre 2021
(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	2021 \$	2020 \$
Activités d'exploitation			
Perte nette pour l'exercice		(8 880)	(12 634)
Ajustements au titre des éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement de l'escompte sur les billets à recevoir		—	(384)
Amortissement d'immobilisations	6	9 956	9 585
Amortissement de l'actif au titre du droit d'utilisation	5	400	374
Charge au titre des avantages futurs du personnel	7	2 968	2 682
Cotisation de l'employeur aux régimes d'avantages futurs du personnel	7	(1 188)	(1 256)
Charges d'intérêts		4 429	4 594
(Profit) perte sur les swaps de taux d'intérêt – tranche inefficace	8b)	(43)	17
Intérêts versés aux banques		(733)	(710)
Intérêts payés sur le passif au titre de la concession du tunnel piétonnier		(3 597)	(3 775)
Trésorerie soumise à restrictions (FAA)		—	1 869
		3 312	362
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie liés aux activités d'exploitation	17	(319)	4 954
		2 993	5 316
Activités d'investissement			
Remboursement reçu sur le billet à recevoir		—	8 666
Acquisition de placements à court terme		(7 573)	(94 453)
Cession de placements à court terme		42 396	112 976
Acquisition/cession de placements à long terme		(1 494)	997
Acquisition d'actifs au titre de droits d'utilisation		(14)	—
Acquisition d'immobilisations, déduction faite du financement obtenu		(4 716)	(12 976)
		28 599	15 210
Activités de financement			
Montant seuil payé d'avance – dépôt au titre du tunnel piétonnier		(169)	(16 438)
Montant payé au titre d'un contrat de location		(407)	(406)
Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier		(2 986)	(2 808)
Remboursements de capital sur l'emprunt bancaire		(2 280)	(1 710)
		(5 842)	(21 362)
Augmentation (diminution) de la situation de trésorerie		25 750	(836)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		18 047	18 883
Total de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice		43 797	18 047
La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les éléments suivants :			
Trésorerie		13 110	13 040
Équivalents de trésorerie		30 687	5 007
		43 797	18 047

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

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

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

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

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

L'Administration portuaire exploite plusieurs activités, notamment :

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

Les états financiers ont été autorisés pour publication par le conseil d'administration le 26 avril 2022.

2. Principales méthodes comptables

Déclaration de conformité

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

Méthode de consolidation

Les états financiers consolidés contiennent les résultats de l'Administration portuaire pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, ainsi que ceux de sa filiale entièrement détenue, 2315155 Ontario Inc., qui a été constituée en société par actions le 8 mars 2012, afin de louer une partie des silos de Canada Malting adjacents au tunnel piétonnier.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Mode de présentation

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

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Instruments financiers

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

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

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

Actifs financiers

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

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

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.

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).

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Dépréciation d'actifs financiers (suite)

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 2021, 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 2021, 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.

Décomptabilisation d'actifs financiers

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

Autres passifs financiers

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Décomptabilisation de passifs financiers

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

Instruments financiers dérivés comprenant la comptabilité de couverture

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

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

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

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

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.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Stocks

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

Immobilisations

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

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

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

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

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

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

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.

2. Principales méthodes comptables (suite)

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 2021, 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.

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.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier

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

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

Avantages futurs du personnel

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 futurs du personnel 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 futurs du personnel 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.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Avantages futurs du personnel (suite)

- 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.

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

Charge liée aux produits bruts (suite)

Dans le cadre de son plan d'intervention économique pour répondre à la COVID-19, le gouvernement du Canada a renoncé à la portion de la charge liée aux produits bruts de l'Administration portuaire relativement à l'exploitation de l'ABBT, de mars à décembre 2020 et pour toute la durée de l'exercice 2021, conformément au traitement des administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (« RNA »). Cette méthode d'allègement a été officialisée par des lettres patentes supplémentaires du ministre des Transports, qui ont été publiées le 17 décembre 2021.

Adoption de normes nouvelles et révisées

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

Réforme des taux d'intérêt de référence – Phase 2

En août 2020, l'IASB a publié des modifications à diverses normes IFRS dans le cadre de la réforme en cours des taux d'intérêt de référence. Les modifications permettent aux entités de refléter l'incidence du passage des taux d'intérêt de référence, comme les taux interbancaires offerts (le « TIO »), aux taux d'intérêt de référence alternatifs.

Cette modification n'a eu aucune incidence sur l'Administration portuaire.

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

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

IFRS 17	Contrats d'assurance
Modifications d'IAS 1	Présentation des états financiers

L'Administration portuaire ne s'attend pas à ce que l'adoption de la norme présentée ci-dessus ait une incidence significative sur ses états financiers au cours de périodes futures, à l'exception des éléments présentés ci-après.

Modifications d'IFRS 17, Contrats d'assurance

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

Modifications d'IAS 1, Présentation des états financiers

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

Utilisation d'estimations et principaux domaines faisant appel au jugement

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

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

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

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

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

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

ii) Durées d'utilité des immobilisations

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

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

iii) Débiteurs

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

2. Principales 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 2021. Dans le cadre de cette évaluation, la direction a tenu compte des circonstances découlant de la COVID-19 et a déterminé qu'il n'y avait aucune incidence sur les immobilisations.

v) Avantages futurs du personnel

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 futurs du personnel 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) Passif au titre de la concession du tunnel piétonnier

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

3. Instruments financiers : juste valeur et gestion du risque

Juste valeur

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

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

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2021

(en milliers de dollars)

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

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 2021, par niveau.

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

Le tableau qui suit présente un sommaire du classement de la juste valeur au 31 décembre 2020, par niveau.

	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
	\$	\$	\$	\$
Passifs financiers				
Swap de taux d'intérêt	—	434	—	434

Aucun instrument financier n'a été transféré entre les niveaux 1, 2 et 3 en 2021 et en 2020.

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.

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

Gestion du risque financier (suite)

Risque de crédit

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

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

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

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

	2021	2020
	\$	\$
Créances clients		
Courantes	5 326	6 015
Non réglées depuis 31 à 90 jours	472	338
Non réglées depuis plus de 90 jours	349	171
	6 147	6 524
Autres	60	22
	6 207	6 546
Correction de valeur pour créances douteuses	(339)	(260)
	5 868	6 286

Rapprochement de la correction de valeur pour créances douteuses

	2021	2020
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	260	191
Augmentation au cours de l'exercice	94	548
Radiation de créances irrécouvrables au cours de l'exercice	(15)	(479)
Solde à la fin de l'exercice	339	260

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2021

(en milliers de dollars)

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 2021. 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	2022	2023	2024 et par la suite
	\$	\$	\$	\$
Créditeurs et charges à payer	7 369	7 369	—	—
Emprunt bancaire	29 043	2 280	2 280	24 483
	<u>36 412</u>	<u>9 649</u>	<u>2 280</u>	<u>24 483</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	2022	2023	2024 et par la suite
	\$	\$	\$	\$
Passif au titre de la concession du tunnel	57 171	3 174	3 374	50 623

Risque de flux de trésorerie

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

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt décrit l'exposition de l'Administration portuaire aux fluctuations du niveau d'ensemble des taux d'intérêt. Le risque de taux d'intérêt lié aux actifs financiers survient lorsque l'Administration portuaire investit dans des fonds à revenu fixe comprenant des placements portant intérêt et qu'elle engage des passifs financiers à des taux d'intérêt variables. Les variations des taux d'intérêt ont une incidence directe sur la juste valeur des titres à revenu fixe et sur la juste valeur des fonds d'investissement. Les variations des taux d'intérêt ont également une incidence indirecte sur le reste des placements détenus par l'Administration portuaire. À la fin de 2021, l'Administration portuaire détenait des titres à revenu fixe dans des placements à court terme pour un montant total de 7 571 \$ (2020 – 42 394 \$) et dans des placements à long terme pour un montant total de 1 494 \$ (2020 – néant). Ces titres à revenu fixe comprennent des acceptations bancaires, des certificats de placement garanti ainsi que des obligations.

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

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

Échéance	Taux d'intérêt	2021	Taux d'intérêt	2020
	%	\$	%	\$
2023	1,20	1 494	—	—

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

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

Les passifs financiers de l'Administration portuaire sont exposés aux fluctuations des taux d'intérêt sur la tranche non couverte de la dette à long terme et sur sa facilité de crédit. Au 31 décembre 2021, l'Administration portuaire était exposée au risque de taux d'intérêt suivant :

	\$
Tranche non couverte de la dette à long terme	<u>19 938</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>100</u>

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

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

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2021

(en milliers de dollars)

4. Informations à fournir concernant le capital

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

	2021	2020
	\$	\$
Emprunt bancaire	29 043	31 323
Passif au titre de la concession du tunnel	57 171	60 157
Moins : trésorerie et équivalents de trésorerie	43 797	18 047
Moins : placements à court terme	7 571	42 394
Dette nette	34 846	31 039
Capitaux propres	213 280	207 937
	248 126	238 976

Au 31 décembre 2021, le solde des FAA correspondait à une insuffisance de 19 592 \$, qui avait temporairement été financée au moyen de fonds généraux qui ne représentent pas des FAA. À mesure que des produits tirés des FAA sont générés par l'ABBT, le cas échéant, ils seront affectés au remboursement des fonds qui ne représentent pas des FAA qui ont été utilisés. Par ailleurs, les emprunts bancaires de l'Administration portuaire sont assortis de clauses restrictives, auxquelles elle se conformait au 31 décembre 2021. 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 2021, l'Administration portuaire se conformait à ces restrictions.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2021

(en milliers de dollars)

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 2020.

Actifs au titre de droits d'utilisation

	2021	2020
	\$	\$
Coût à l'ouverture aux 1 ^{er} janvier	3 543	3 543
Acquisitions (cessions)	(14)	—
Coût à la clôture aux 31 décembre	3 529	3 543
Amortissement cumulé à l'ouverture aux 1 ^{er} janvier	(577)	(203)
Amortissement	(372)	(374)
Amortissement cumulé à la clôture aux 31 décembre	(949)	(577)
Valeur comptable nette à l'ouverture aux 1 ^{er} janvier	2 966	3 340
Valeur comptable nette à la clôture aux 31 décembre	2 580	2 966

Obligations locatives

	2021	2020
	\$	\$
Analyse des échéances – flux de trésorerie non actualisés contractuels		
Moins de un an	417	408
De un an à cinq ans	1 792	1 764
Plus de cinq ans	931	1 393
Total des obligations locatives non actualisées au 31 décembre 2021	3 140	3 565
Obligations locatives incluses dans l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2021		
Tranche courante	329	309
Tranche non courante	2 431	2 774
	2 760	3 083

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, 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 326 \$ (2020 – 310 \$). Les charges liées aux contrats de location à court terme et les charges liées aux contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur se sont élevées à 110 \$ (2020 – 348 \$) et à 33 \$ (2020 – 32 \$), respectivement.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2021

(en milliers de dollars)

6. Immobilisations

	Terrains	Bâtiments et structures	Immobilisations de production	Dépenses différées liées à la préparation d'un site	Immobilisations en cours	2021 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Solde d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2021						
Coût	15 518	272 483	46 348	2 533	8 535	345 417
Financement d'immobilisations	—	(23 682)	(11 782)	—	—	(35 464)
Amortissement cumulé	—	(55 569)	(18 212)	(384)	—	(74 165)
Solde d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2021	15 518	193 232	16 354	2 149	8 535	235 788
Valeur comptable nette						
Acquisitions/cessions	—	313	1 928	165	2 324	4 730
Amortissement	—	(7 770)	(2 178)	(36)	—	(9 984)
Financement d'immobilisations reçu	—	—	—	—	—	—
	—	(7 457)	(250)	129	2 324	(5 254)
Solde de clôture au 31 décembre 2021	15 518	185 775	16 104	2 278	10 859	230 534
Valeur comptable nette						

	Terrains	Bâtiments et structures	Immobilisations de production	Dépenses différées liées à la préparation d'un site	Immobilisations en cours	2020 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Solde d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2020						
Coût	15 518	259 013	40 777	2 395	13 820	331 523
Financement d'immobilisations	—	(23 682)	(10 864)	—	—	(34 546)
Amortissement cumulé	—	(48 215)	(16 017)	(348)	—	(64 580)
Solde d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2020	15 518	187 116	13 896	2 047	13 820	232 397
Valeur comptable nette						
Acquisitions/cessions	—	13 470	5 571	138	(5 285)	13 894
Amortissement	—	(7 354)	(2 195)	(36)	—	(9 585)
Financement d'immobilisations reçu	—	—	(918)	—	—	(918)
	—	6 116	2 458	102	(5 285)	3 391
Solde de clôture au 31 décembre 2020	15 518	193 232	16 354	2 149	8 535	235 788
Valeur comptable nette						

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2021

(en milliers de dollars)

6. Immobilisations (suite)

Dépenses différées liées à la préparation d'un site

Les dépenses différées liées à la préparation d'un site ont été engagées pour préparer les terrains du secteur portuaire pour les sous-locataires en vertu d'un bail foncier. Ces dépenses sont amorties sur la durée initiale des contrats de sous-location.

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 16,4 M\$ (2020 – 3,8 M\$).

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

Description	Total des dépenses pour les projets autorisés ou faisant l'objet d'un engagement	Total des dépenses engagées	Dépenses futures estimatives
	Au 31 décembre 2021	Au 31 décembre 2021	Au 31 décembre 2021
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$
Électrification du traversier de l'Aéroport Marilyn Bell	4 460	3 961	499
Restauration des systèmes électriques et mécaniques du pont du chenal maritime	11 980	—	11 980

7. Avantages futurs du personnel

L'Administration portuaire offre à ses employés permanents à temps plein (pour les employés non syndiqués embauchés avant le 25 novembre 2013 et certains employés syndiqués) un régime de retraite à prestations définies enregistré auprès du Bureau du surintendant des institutions financières (le « BSIF »). L'Administration portuaire offre par ailleurs aux employés non syndiqués permanents à temps plein qui ont été embauchés après le 24 novembre 2013 un régime de retraite à cotisations définies. Certains participants du régime ont droit à des prestations supplémentaires, selon une formule qui se rapproche de celle du régime enregistré, en remplacement des prestations définies qui sont limitées en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Ces prestations supplémentaires ne sont pas capitalisées. L'Administration portuaire offre également des avantages postérieurs à l'emploi autres que de retraite à la plupart de ses employés, tel qu'il est décrit à la note 2 à la section « Avantages futurs du personnel ». Les prestations au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi et de la CSPAAT ne sont pas capitalisées. Depuis 2018, l'Administration portuaire offre d'autres avantages futurs du personnel à certains de ses employés à temps plein, pourvu qu'ils demeurent à son emploi pour une durée déterminée.

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2021

(en milliers de dollars)

7. Avantages futurs du personnel (suite)

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

	Régime de retraite	Autres avantages	2021 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2020 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées						
Solde au début de l'exercice	72 176	2 765	74 941	65 426	2 364	67 790
Coût pour l'employeur des services rendus au cours de l'exercice	2 022	353	2 375	1 922	347	2 269
Cotisations des employés	401	—	401	451	—	451
Charges d'intérêts	1 841	55	1 896	1 992	61	2 053
Prestations versées	(3 132)	(84)	(3 216)	(2 761)	(89)	(2 850)
Écarts actuariels	(4 630)	(327)	(4 957)	5 140	82	5 222
Solde à la fin de l'exercice	68 678	2 762	71 440	72 170	2 765	74 935
Actifs du régime						
Juste valeur au début de l'exercice	59 861	—	59 861	60 713	—	60 713
Cotisations de l'employeur	1 104	84	1 188	1 167	89	1 256
Cotisations des employés	401	—	401	451	—	451
Charges non liées aux placements	(229)	—	(229)	(223)	—	(223)
Prestations versées	(3 132)	(84)	(3 216)	(2 761)	(89)	(2 850)
Produits d'intérêts	1 532	—	1 532	1 863	—	1 863
Rendement des actifs du régime, excluant les montants compris dans les produits d'intérêts	8 874	—	8 874	(1 355)	—	(1 355)
Juste valeur à la fin de l'exercice	68 411	—	68 411	59 855	—	59 855
Situation de capitalisation – déficit du régime	(267)	(2 762)	(3 029)	(12 315)	(2 765)	(15 080)
Passif au titre des prestations constituées	(267)	(2 762)	(3 029)	(12 315)	(2 765)	(15 080)

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

	Régime de retraite	Autres avantages	2021 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2020 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Composantes des coûts nets des prestations comptabilisés au cours de l'exercice						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	2 022	353	2 375	1 922	347	2 269
Frais d'administration	229	—	229	223	—	223
Charges d'intérêts	1 841	55	1 896	1 992	61	2 053
Produits d'intérêts	(1 532)	—	(1 532)	(1 863)	—	(1 863)
Coût constaté au titre des avantages futurs du personnel	2 560	408	2 968	2 274	408	2 682

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2021

(en milliers de dollars)

7. Avantages futurs du personnel (suite)

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

	Régime de retraite	Autres avantages	2021 Total	Régime de retraite	Autres avantages	2020 Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Réévaluation du passif net au titre des prestations définies comptabilisé dans les autres éléments du résultat global						
Écarts actuariels liés aux actifs	(8 874)	—	(8 874)	1 355	—	1 355
Écarts actuariels liés aux obligations	(4 630)	(327)	(4 957)	5 140	82	5 222
(Profit) perte liée à la réévaluation comptabilisée	(13 504)	(327)	(13 831)	6 495	82	6 577

La date utilisée pour mesurer les actifs et les passifs aux fins de la comptabilisation était le 31 décembre 2021. L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de capitalisation du régime de retraite des employés de l'Administration portuaire de Toronto a été effectuée en date du 1^{er} janvier 2021. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de capitalisation sera effectuée au 1^{er} janvier 2022.

L'Administration portuaire prévoit verser des cotisations de 1 238 \$ en 2022 au régime de retraite à prestations définies des employés de l'Administration portuaire de Toronto. Cette dernière a obtenu une lettre de crédit consolidée afin de garantir le versement de cotisations additionnelles totalisant 3 707 \$ pour les exercices 2011 à 2015, inclusivement, laquelle demeure en cours au 31 décembre 2021.

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 futurs du personnel (suite)

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

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

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

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2021

(en milliers de dollars)

7. Avantages futurs du personnel (suite)

Répartition de l'actif du régime de retraite au 31 décembre 2021*

Catégorie d'actif	Pourcentage des actifs au titre des prestations définies			
	2021		2020	
	Cotés %	Non cotés %	Cotés %	Non cotés %
Titres de capitaux propres	53,10	—	52,20	—
Revenu fixe	15,40	—	17,70	—
Placements alternatifs	30,90	—	29,80	—
Autres	0,60	—	0,30	—
	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 :

	2021 %	2020 %
Hypothèses clés		
Obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice		
Taux d'actualisation	3,00	2,60
Croissance de la rémunération	3,00	3,00
Coût des prestations au cours de l'exercice		
Taux d'actualisation	3,00	2,60
Taux tendanciels du coût des soins de santé à la fin de l'exercice		
Taux initial	4,35	4,50
Taux final	4,05	4,00

	2021	
	Régime de retraite \$	Autres avantages \$
Analyse de sensibilité de l'obligation au titre des prestations définies		
Incidence d'une augmentation de 1 % du taux d'actualisation	(9 353)	(203)
Incidence d'une diminution de 1 % du taux d'actualisation	12 140	251
Incidence d'une augmentation de 1 % de l'échelle salariale	1 076	192
Incidence d'une diminution de 1 % de l'échelle salariale	(952)	(163)
Incidence d'une augmentation de un an de la longévité	1 950	42
Incidence d'une diminution de un an de la longévité	(1 976)	(43)
Incidence d'une augmentation de 1 % des taux tendanciels	s.o.	185
Incidence d'une diminution de 1 % des taux tendanciels	s.o.	(156)

La durée moyenne pondérée du régime est d'environ 15,5 ans pour 2021 (2020 - 16,4 ans).

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés

a) Emprunts bancaires

En raison de la pandémie de COVID-19, les deux transporteurs commerciaux de l'Administration portuaire ont annoncé la cessation temporaire de leurs activités à l'Aéroport Billy Bishop en mars 2020 et, par conséquent, il y a eu un changement important du nombre de passagers. Conformément aux modalités du contrat de prêt bancaire conclu avec la banque par l'Administration portuaire, celle-ci a fourni une déclaration de changement important du nombre de passagers dans laquelle elle présente également l'incidence défavorable significative de ce changement sur sa situation financière et ses activités. L'Administration portuaire et la banque ont conclu en 2020 et en 2021 des conventions de modification qui comprennent des révisions aux modalités du contrat de prêt. La trésorerie et les placements à court terme de l'Administration portuaire sont suffisants aux fins du remboursement de tout emprunt aux termes du contrat de prêt bancaire.

En raison de la convention de modification, les principales modalités de la facilité de crédit sont les suivantes :

Description	Montant \$	Taux d'intérêt	Amortissement	Date d'échéance
Facilité à terme (renouvelable) pour financer les dépenses d'investissement	50 000	Taux des acceptations bancaires majoré de 0,85 % Taux des acceptations bancaires majoré de 1,10 % durant la période de renonciation temporaire ou taux préférentiel de la BMO moins 0,15 % Taux préférentiel de la BMO majoré de 0,10 % durant la période de renonciation temporaire	Période de 15 ans se terminant le 31 mai 2034	31 mai 2025
	50 000			

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

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

Au 31 décembre 2021, un montant de 29 043 \$ (2020 – 31 323 \$) avait été prélevé sur la facilité à terme, laquelle consiste en une acceptation bancaire portant intérêt au taux de 0,45 % et dont la prochaine échéance est le 12 janvier 2022 (2020 – 11 janvier 2021 et 0,48 %). Aux termes du contrat de prêt, la facilité est renouvelable, l'acceptation bancaire est renouvelée automatiquement aux 30 jours à l'échéance et le remboursement est prévu après 180 mois. Par conséquent, le prêt a été classé dans la tranche à long terme (hormis une tranche à court terme reflétant les remboursements de capital exigibles au cours des 12 prochains mois).

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2021

(en milliers de dollars)

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés (suite)

a) Emprunts bancaires (suite)

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

	Total \$
Exercice	
2022	2 280
2023	2 280
2024	2 280
2025	2 280
2026	2 280
Par la suite	<u>17 643</u>
	29 043
Moins : tranche courante	<u>2 280</u>
Tranche à long terme	<u>26 763</u>

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

Si des remboursements étaient requis à l'échéance, le tableau ci-dessus serait ajusté comme suit : 2 280 \$ en 2022; 2 280 \$ en 2023; 2 280 \$ en 2024; et 22 203 \$ en 2025.

Le programme d'immobilisations de l'aéroport, qui comprend le service de la dette en ce qui concerne les emprunts, est financé au moyen des Frais d'améliorations aéroportuaires. Au 31 décembre 2021, les montants en capital à payer par l'Administration portuaire (qui ne représentent pas des FAA) ainsi que les frais d'améliorations aéroportuaires soumis à restrictions s'élevaient à 5 506 \$ et à 23 537 \$, respectivement. Se reporter à la note 10, Frais d'améliorations aéroportuaires.

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

	Début	Échéance	Montant notionnel \$	Taux d'intérêt %	Montant notionnel au 31 décembre 2021 \$	Montant notionnel au 31 décembre 2020 \$
Premier swap	Janvier 2007	Janvier 2022	11 250	5,085 %	4 012	4 687
Deuxième swap	Juillet 2016	Juillet 2031	7 998	1,670 %	5 093	5 629

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

8. Emprunts bancaires et instruments dérivés (suite)

b) Instrument dérivé et comptabilité de couverture

Le 31 janvier 2012, l'Administration portuaire a désigné le premier swap de taux d'intérêt dans une relation de couverture avec une facilité de crédit initiale d'un montant de 11 250 \$. L'efficacité prospective et rétrospective de la couverture est évaluée selon la méthode du dérivé hypothétique. Cette méthode d'évaluation consiste à comparer à chaque période l'incidence des variations des taux d'intérêt sur les variations de la juste valeur du dérivé réel et du dérivé hypothétique. La tranche efficace du swap de taux d'intérêt est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global jusqu'à ce que la transaction prévue soit réalisée. S'il y a lieu, la juste valeur du dérivé est ajustée pour tenir compte du risque de crédit de l'Administration portuaire.

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

Ces couvertures ont été désignées comme des couvertures de flux de trésorerie, et cette désignation est maintenue dans le cadre du refinancement. En effet, d'après une évaluation du nouveau contrat de prêt conclu en mai 2019, l'Administration portuaire a déterminé que ces instruments peuvent continuer d'être désignés comme des couvertures, car les flux de trésorerie initiaux couverts (les « éléments couverts ») n'ont pas changé aux termes du nouveau contrat de prêt. Les conventions de modification négociées en 2020 et en 2021, telles qu'elles sont décrites à la note 8 a), n'ont pas d'incidence sur cette évaluation, à l'exception du premier swap, qui est arrivé à échéance le 4 janvier 2022 et qui n'a pas été prolongé.

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

i) Incidence sur le bénéfice net – tranche inefficace

	2021 \$	2020 \$
Amortissement de la perte cumulée du swap de taux d'intérêt	(91)	(91)
Inefficacité selon la comptabilité de couverture reclassée des autres éléments du résultat global	80	(1)
Recouvrement d'intérêts	54	75
	43	(17)

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

	2021 \$	2020 \$
Profit (perte) résultant de l'évaluation à la valeur de marché du swap	435	(262)
Recouvrement d'intérêts	(54)	(75)
Inefficacité reclassée en résultat net	(80)	1
Comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	301	(336)

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 2021 (2020 – 15,00 \$) par passager au départ. Ces frais seront entièrement affectés au financement du programme d'immobilisations de l'aéroport, lequel inclut le service de la dette au titre des emprunts (se reporter à la note 8).

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le montant net des FAA perçus s'est élevé à 3 145 \$ (2020 – 2 234 \$). Ces frais sont comptabilisés dans l'état consolidé du résultat net et du résultat global à titre de frais d'améliorations aéroportuaires.

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

Le solde cumulatif au titre des FAA correspondait à un déficit de 19 592 \$ au 31 décembre 2021 (2020 – déficit de 9 628 \$).

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2021

(en milliers de dollars)

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.

	2021 Total \$	2020 Total \$	2021 Autres que FAA \$	2021 FAA \$	2020 Autres que FAA \$	2020 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	36 530	34 375	36 530	—	34 375	—
Frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	3 145	2 234	—	3 145	—	2 234
	39 675	36 609	36 530	3 145	34 375	2 234
Charges d'exploitation						
Salaires et avantages du personnel	10 903	10 688	10 903	—	10 688	—
Réparations et entretien	5 789	5 965	5 789	—	5 965	—
Honoraires professionnels et de consultation	1 364	1 287	1 364	—	1 287	—
Impôt foncier, montant net	50	53	50	—	53	—
Autres charges d'exploitation et d'administration	11 581	12 478	11 581	—	12 478	—
	29 687	30 471	29 687	—	30 471	—
Bénéfice tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :	9 988	6 138	6 843	3 145	3 904	2 234
Paiements en remplacement d'impôts	(3 293)	(3 166)	(3 293)	—	(3 166)	—
Amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations	(10 356)	(9 959)	(1 999)	(8 357)	(1 777)	(8 182)
Charges d'intérêts	(4 429)	(4 594)	(223)	(4 206)	(203)	(4 391)
Charge liée aux produits bruts – produits liés au port, à la Marina de l'avant-port, à l'aéroport, à l'administration de biens et autres produits	(833)	(930)	(833)	—	(930)	—
Charge liée aux produits bruts – frais d'améliorations aéroportuaires	—	(106)	—	—	—	(106)
Profit (perte) sur les swaps de taux d'intérêt – tranche inefficace	43	(17)	43	—	(17)	—
(Perte nette) bénéfice net pour l'exercice	(8 880)	(12 634)	538	(9 418)	(2 189)	(10 445)
Variations de la juste valeur des swaps de couverture – profit (perte) sur les swaps de taux d'intérêt – tranche efficace	301	(336)	301	—	(336)	—
Profit (perte) et coût des services passés non amortis	13 831	(6 577)	13 831	—	(6 577)	—
Bénéfice global (perte globale) pour l'exercice	5 252	(19 547)	14 670	(9 418)	(9 102)	(10 445)

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 2021

(en milliers de dollars)

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 :

	2021 \$	2020 \$
Jetons de présence des administrateurs		
M ^{me} Amanda Walton, présidente du conseil (élue le 15 avril 2021)	41	36
M. Darin Deschamps	33	38
M. Don McIntyre	28	31
M ^{me} Hellen Siwanowicz	27	29
M. Chris Reynolds (nommé à titre d'administrateur le 8 avril 2020)	23	12
M. Robert Poirier (a cessé ses fonctions le 15 avril 2021)	32	65
	184	211
Chef de la direction – M. Geoffrey Wilson		
Rémunération	350	465
Autres avantages	24	24
	374	489
Vice-président directeur, Ports Toronto et Aéroport Billy Bishop de Toronto – M. Gene Cabral		
Rémunération	224	260
Autres avantages	20	19
	244	279
Vice-président principal et chef des finances – M. Alan Paul		
Rémunération	219	260
Autres avantages	21	20
	240	280
Vice-président principal et avocat général – M. Craig Manuel		
Rémunération	219	229
Autres avantages	13	13
	232	242
Vice-présidente, Communications et relations publiques – M ^{me} Deborah Wilson		
Rémunération	188	222
Autres avantages	13	13
	201	235
Vice-président, Infrastructures, planification et environnement – M. Chris Sawicki		
Rémunération	188	223
Autres avantages	18	18
	206	241

13. Engagements

L'Administration portuaire a une entente de location avec le ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario dans le but de construire, d'exploiter et de maintenir une décharge située à proximité de Leslie Street, sur une partie de la flèche littorale de cette rue. L'Administration portuaire cherche actuellement à proroger l'échéance de cette entente au 31 octobre 2024.

Par ailleurs, l'Administration portuaire poursuit la surveillance de points d'attache et de plages sur les rives est et sud de la flèche littorale de Leslie Street dans le but de stabiliser davantage les berges.

13. Engagements (suite)

Actuellement, l'Administration portuaire est partie à un contrat de location visant son siège social, lequel est situé au 207, Queens Quay West. Le contrat de location arrive à expiration le 28 septembre 2027. L'Administration portuaire a également conclu un contrat de location visant un local réservé aux services de TI ainsi qu'un coin-repas et un vestiaire dans l'aérogare de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Le contrat de location arrive à expiration le 29 juin 2033. Se reporter à la note 5 pour plus de détails au sujet de l'obligation locative comptabilisée à l'égard de ces deux contrats de location.

14. Garanties

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

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

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

15. Projet de tunnel piétonnier

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

L'Administration portuaire a inscrit à l'actif le coût de construction et la valeur actualisée des paiements futurs au titre des immobilisations et du cycle de vie à effectuer sur la durée de la concession, dont la date d'expiration est fixée au 8 avril 2034. L'Administration portuaire a également comptabilisé un passif au titre du tunnel équivalent à l'actif, diminué des paiements effectués. Au 31 décembre 2021, un actif de 110 418 \$ (2020 – 110 418 \$) avait été comptabilisé au titre des immobilisations, avec un passif connexe de 57 171 \$ (2020 – 60 157 \$).

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.

En vertu de cet accord, l'Administration portuaire était tenue de fournir un dépôt remboursable à BBIA à titre de garantie pour les paiements mensuels futurs au titre des immobilisations, du cycle de vie et de l'exploitation. Le dépôt est équivalent à une, deux ou trois fois le total des paiements mensuels pour les 12 mois à venir, calculé en fonction des produits au titre des FAA des 12 mois précédents. En 2020, en raison de la COVID-19 et de la réduction du nombre de passagers qui en a découlé, l'Administration portuaire a dû fournir un dépôt équivalent à trois fois le total des paiements mensuels pour les 12 prochains mois, et ce niveau de dépôt a fait l'objet d'une augmentation à la fin de 2021. Au 31 décembre 2021, le montant du dépôt demeurait triplé et s'élevait à 24 898 \$ (2020 – 24 729 \$).

Administration portuaire de Toronto

Notes annexes

31 décembre 2021

(en milliers de dollars)

16. Produits et charges par secteur d'activité

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 secteur d'activité.

	Produits par secteur d'activité		Charges par secteur d'activité		Bénéfice net par secteur d'activité	
	2021 \$	2020 \$	2021 \$	2020 \$	2021 \$	2020 \$
Secteurs d'activité						
Exploitation du port	10 925	8 798	5 470	4 439	5 455	4 359
Marina de l'avant-port	5 395	4 789	2 995	2 340	2 400	2 449
Aéroport Billy Bishop de Toronto et frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	19 997	18 197	15 006	15 172	4 991	3 025
Administration de biens et autres	2 929	2 956	463	449	2 466	2 507
Produits tirés de placements	429	1 869	—	—	429	1 869
Services généraux	—	—	5 753	8 071	(5 753)	(8 071)
	39 675	36 609	29 687	30 471	9 988	6 138
Bénéfice net tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :					9 988	6 138
Paiements en remplacement d'impôts					(3 293)	(3 166)
Amortissement d'immobilisations					(10 356)	(9 959)
Charges d'intérêts					(4 429)	(4 594)
Charge liée aux produits bruts					(833)	(1 036)
Profit sur les swaps de taux d'intérêt – tranche inefficace					43	(17)
Perte nette pour l'exercice					(8 880)	(12 634)
Profit (perte) sur les swaps de taux d'intérêt – tranche efficace					301	(336)
Profit (perte) lié à la réévaluation des avantages futurs du personnel					13 831	(6 577)
Bénéfice global (perte globale) pour l'exercice					5 252	(19 547)

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.

	2021 \$	2020 \$
Débiteurs, montant net	418	3 437
Stocks	(30)	(12)
Charges payées d'avance	(45)	183
Créditeurs et charges à payer	(1 523)	(1 498)
Produits comptabilisés d'avance	861	2 844
	(319)	4 954

18. COVID-19

En raison de la crise engendrée par la pandémie de COVID-19, la performance financière de l'Administration portuaire a été mise à rude épreuve en 2020 et en 2021. Nombre d'événements et d'activités imprévus et sans précédent ont poussé l'Administration portuaire à prendre des mesures rapides et décisives pour assurer sa sécurité et sa stabilité. Même si la COVID-19 a eu des répercussions sur d'autres activités de l'Administration portuaire, l'incidence la plus marquée a continué de se produire dans les activités de l'ABBT. En mars 2020, les deux transporteurs commerciaux de l'Administration portuaire ont annoncé une interruption temporaire de leurs services prévus, laquelle s'est prolongée tout au long de 2020 et s'est poursuivie en 2021. Les deux transporteurs commerciaux ont repris leurs services prévus le 8 septembre 2021, et les progrès font l'objet d'un suivi continu. En raison de l'interruption des services, il y a eu un changement important du nombre de passagers à l'ABBT. Conformément aux modalités du contrat de prêt bancaire conclu avec la banque par l'Administration portuaire, celle-ci a fourni une déclaration de changement important du nombre de passagers dans laquelle elle présente également l'incidence défavorable significative de ce changement sur sa situation financière et ses activités. L'Administration portuaire a signé avec la banque des conventions de modification datées du 31 décembre 2020 et du 29 décembre 2021 afin de remédier à la situation. L'Administration portuaire dispose en tout temps de liquidités suffisantes pour rembourser la facilité de crédit. Se reporter à la note 8 pour obtenir plus de détails sur les emprunts bancaires.

En mars 2020, dans le cadre de son plan d'intervention économique pour répondre à la COVID-19, le gouvernement du Canada a également annoncé qu'il renonçait à la portion de la charge liée aux produits bruts de l'Administration portuaire relativement à l'exploitation de l'ABBT, de mars à décembre 2021, conformément au traitement des administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (le « RNA »). Se reporter à la note 2 pour plus de détails.

L'Administration portuaire a déposé une demande d'aide publique en vertu de la Subvention salariale d'urgence du Canada et a comptabilisé un montant de 1 865 \$ en 2021 et de 3 949 \$ en 2020.

L'Administration portuaire a déposé une demande d'aide publique en vertu du fonds de soutien aux aéroports et a comptabilisé un montant de 3 167 \$ en 2021 (2020 – néant), qui sera affecté aux dépenses d'investissement de l'aéroport.

En réaction à la COVID-19, l'Administration portuaire a également examiné le caractère nécessaire et le calendrier de certaines de ses dépenses d'investissement prévues. Plus particulièrement, le programme de dépenses d'investissement lié à l'ABBT, qui est financé au moyen des FAA, a largement diminué en 2020 et en 2021, et les FAA ont été épuisés; l'insuffisance relative au financement nécessaire pour soutenir le programme de dépenses d'investissement a été financée au moyen d'autres ressources internes. Se reporter à la note 10 pour plus de détails.

Aux termes de l'accord relatif au projet de tunnel piétonnier, l'Administration portuaire est tenue de fournir un dépôt remboursable à BBIA à titre de garantie pour les paiements mensuels futurs au titre des immobilisations, du cycle de vie et de l'exploitation. En raison de l'importante diminution des produits liés aux FAA en 2020, le dépôt a fait l'objet d'une augmentation pour le porter à trois fois le montant nécessaire pour couvrir les frais annuels en 2020 aux termes de l'accord. Ce niveau de dépôt a été maintenu jusqu'à la fin de 2021. Se reporter à la note 15 pour plus de détails.

L'Administration portuaire a évalué ses états financiers et sa situation financière au 31 décembre 2021. En raison de la pandémie de COVID-19, des incertitudes continuent de peser sur l'économie. Cependant, la durée et l'incidence de la COVID-19 sont inconnues pour le moment et il est impossible d'estimer de façon fiable l'incidence de la durée et de la gravité des événements actuels sur les résultats financiers et la situation financière de l'Administration portuaire pour les périodes futures.

PORTS TORONTO



© Administration portuaire de Toronto
2022. Tous droits réservés.

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

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

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

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

Canada 