

États financiers consolidés de

**l'Administration portuaire
de Toronto**

31 décembre 2017

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Table des matières

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	7-37

Rapport de l'auditeur indépendant

Aux administrateurs de
l'Administration portuaire de Toronto

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de l'Administration portuaire de Toronto, qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2017 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 le 31 décembre 2017, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés 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 consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés 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'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus dans le cadre de notre audit sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration portuaire de Toronto au 31 décembre 2017 ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

The signature of Deloitte LLP is written in a cursive, handwritten style.

Comptables professionnels agréés
Experts-comptables autorisés
Le 3 mai 2018

Administration portuaire de Toronto

État consolidé du résultat net et du résultat global

Exercice clos le 31 décembre 2017

(en milliers de dollars)

	2017	2016
	\$	\$ (note 17)
Produits d'exploitation (notes 9 et 16)		
Produits liés au port, à la Marina de l'avant-port, à l'aéroport, à l'administration de biens et autres produits	39 842	38 933
Frais d'améliorations aéroportuaires, montant net – aux fins des dépenses d'investissement liées à l'aéroport (note 9)	20 950	20 763
	60 792	59 696
Charges d'exploitation		
Salaires et avantages du personnel	11 975	11 849
Réparations et entretien (note 17)	8 087	6 740
Honoraires professionnels et de consultation	2 228	1 642
Impôt foncier, montant net	143	454
Amortissement d'immobilisations	7 435	7 105
Autres charges d'exploitation et d'administration (note 17)	13 019	13 558
Charges d'intérêts	5 379	5 251
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 (note 2)	1 772	2 048
Charge liée aux produits bruts – frais d'améliorations aéroportuaires (note 2)	1 257	1 246
	51 295	49 893
Bénéfice tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :		
Paiements en remplacement d'impôts (note 8)	(3 275)	(3 249)
Profit sur le swap de taux d'intérêt (note 7b)	146	130
Bénéfice net pour l'exercice avant l'élément suivant :	6 368	6 684
Profit à la vente du bien 30 Bay/60 Harbour (note 15)	88 471	–
Bénéfice net pour l'exercice	94 839	6 684
Variations de la juste valeur des swaps de taux d'intérêt liées à la comptabilité de couverture – profit sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace (note 7b)		
	383	161
Profit et coût des services passés non amortis (note 6)	1 595	4 399
Bénéfice global pour l'exercice	96 817	11 244

Administration portuaire de Toronto

État consolidé des variations des capitaux propres

Exercice clos le 31 décembre 2017

(en milliers de dollars)

	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 2016	107 506	4 613	112 119
Bénéfice net	6 684	–	6 684
Profit et coût des services passés non amortis (note 6)	–	4 399	4 399
Amortissement de la perte cumulée sur le swap de taux d'intérêt dérivé (note 7b)	–	91	91
Profit sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace (note 7b)	–	161	161
Solde au 31 décembre 2016	114 190	9 264	123 454
Bénéfice net	94 839	–	94 839
Profit et coût des services passés non amortis (note 6)	–	1 595	1 595
Amortissement de la perte cumulée sur le swap de taux d'intérêt dérivé (note 7b)	–	91	91
Profit sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace (note 7b)	–	383	383
Solde au 31 décembre 2017	209 029	11 333	220 362

Administration portuaire de Toronto

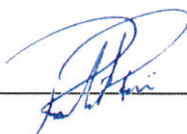
État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre 2017

(en milliers de dollars)

	2017	2016
	\$	\$
Actifs		
Actifs courants		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 3)	29 723	6 872
Placements à court terme (note 3)	35 438	5 000
Trésorerie et équivalents de trésorerie – soumis à restrictions (FAA) (note 9)	7 373	8 707
Débiteurs (montant net) (note 3)	9 370	6 497
Billet à recevoir – Bien 30 Bay/60 Harbour (notes 3 et 15)	8 403	–
Stocks	23	22
Montant seuil payé d'avance - Dépôt au titre du tunnel (note 14)	8 243	8 145
Charges payées d'avance	946	1 122
	99 519	36 365
Actifs non courants		
Placements à long terme (note 3)	6 489	–
Billet à recevoir – Bien 30 Bay/60 Harbour (notes 3 et 15)	15 711	–
Immobilisations (note 5)	221 421	220 434
	343 140	256 799
Passifs		
Passifs courants		
Créditeurs et charges à payer	10 330	12 106
Juste valeur du swap de taux d'intérêt (note 3)	337	957
Tranche courante des emprunts bancaires (note 7)	3 095	3 151
Produits comptabilisés d'avance	1 476	1 589
	15 238	17 803
Passifs non courants		
Emprunts bancaires (note 7)	35 472	39 756
Passif au titre de la concession du tunnel (notes 4 et 14)	68 095	70 435
Passifs au titre des avantages du personnel (note 6)	3 973	5 351
	107 540	115 542
	122 778	133 345
Capitaux propres	220 362	123 454
	343 140	256 799

Approuvé par le conseil

 , administrateur

 , administrateur

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

Administration portuaire de Toronto

Tableau consolidé des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 décembre 2017

(en milliers de dollars)

	2017	2016 (note 17)
	\$	\$
Activités d'exploitation		
Bénéfice net pour l'exercice	94 839	6 684
Ajustements au titre des éléments sans effet sur la trésorerie		
Profit à la vente du bien 30 Bay/60 Harbour	(88 471)	-
Amortissement d'immobilisations	7 435	7 105
Charge au titre des avantages du personnel futurs	1 987	1 848
Cotisation de l'employeur aux régimes d'avantages futurs	(1 770)	(2 626)
Charges d'intérêts	5 379	5 251
Profit sur le swap de taux d'intérêt dérivé désigné comme couverture de flux de trésorerie	(146)	(130)
Intérêts versés aux banques	(1 135)	(868)
Intérêts payés sur le passif au titre de la concession du tunnel	(4 244)	(4 383)
Liquidités soumises à restrictions (FAA)	1 334	(3 240)
	15 208	9 641
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie liés aux activités d'exploitation	(4 587)	(560)
	10 621	9 081
Activités d'investissement		
Produit net de la vente du bien 30 Bay/60 Harbour	64 357	-
Augmentation des placements à court terme	(30 438)	(3 000)
Augmentation des placements à long terme	(6 489)	-
Acquisition d'immobilisations	(14 082)	(26 635)
Cession d'immobilisations	5 660	-
	19 008	(29 635)
Activités de financement		
Montant seuil payé d'avance - Dépôt au titre du tunnel	(98)	(128)
Produit de l'emprunt bancaire	800	18 417
Passif au titre de la concession du tunnel	(2 340)	(2 200)
Remboursements de capital sur l'emprunt bancaire (note 7)	(5 140)	(2 193)
	(6 778)	13 896
Augmentation (diminution) de la situation de trésorerie	22 851	(6 658)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	6 872	13 530
Total de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	29 723	6 872
La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les éléments suivants :		
Trésorerie	1 378	1 205
Équivalents de trésorerie	28 345	5 667
	29 723	6 872

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

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 60 Harbour Street, 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 The 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 (« PT »).

L'administration portuaire se concentre sur sa mission à titre d'entreprise publique 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 l'envoi de cargaisons et de conteneurs et des services connexes aux passagers des paquebots de croisière. 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, qui se rapporte à 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 3 mai 2018.

2. Principales méthodes comptables

Déclaration de conformité

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

Méthode de consolidation

Les états financiers contiennent les résultats de l'Administration portuaire pour l'exercice clos le 31 décembre 2017. Le 8 mars 2012, l'Administration portuaire a constitué une nouvelle entité, 2315155 Ontario Inc., afin de louer une partie des silos de Canada Malting adjacents au tunnel piétonnier. L'Administration portuaire détient la totalité de 2315155 Ontario Inc. et ses résultats sont inclus dans les présents états financiers.

Mode de présentation

Les états financiers sont présentés en dollars canadiens, arrondis au millier près.

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

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (suite)

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 :

<u>Actif/passif</u>	<u>Catégorie</u>	<u>Méthode d'évaluation</u>
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Prêts et créances	Coût amorti
Placements à court terme	Disponibles à la vente	Juste valeur
Placements à long terme	Détenus jusqu'à l'échéance	Coût amorti
Débiteurs	Prêts et créances	Coût amorti
Effets à recevoir	Prêts et créances	Coût amorti
Créditeurs et charges à payer	Autres passifs financiers	Coût amorti
Juste valeur du swap de taux d'intérêt	Juste valeur par le biais du résultat net	Juste valeur
Emprunts bancaires	Autres passifs financiers	Coût amorti
Passif au titre de la concession du tunnel	Autres passifs financiers	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, actifs financiers disponibles à la vente et prêts et créances. 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.

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.

Actifs/passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net

Les actifs financiers sont classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net lorsque l'actif financier est détenu à des fins de transaction ou désigné comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Actifs/passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net (suite)

Un actif financier est classé comme étant détenu à des fins de transaction si :

- il a été acquis principalement en vue d'être vendu dans un proche avenir;
- lors de la comptabilisation initiale, il fait partie d'un portefeuille d'instruments financiers identifiés que l'Administration portuaire gère ensemble et qui présentent des indications d'un profil récent de prise de bénéfices à court terme;
- il s'agit d'un dérivé qui n'est pas un instrument de couverture désigné et efficace;
- il fait partie d'un contrat contenant un ou plusieurs dérivés incorporés et si IAS 39, *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*, permet que le contrat composé entier (actif ou passif) soit désigné comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net.

Les actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net sont présentés à la juste valeur et tout profit ou perte découlant d'une réévaluation est comptabilisé en résultat net. Le profit ou la perte net comptabilisé en résultat net comprend les intérêts gagnés sur l'actif financier.

Actifs financiers disponibles à la vente

Les actifs financiers disponibles à la vente sont des non-dérivés qui sont désignés comme disponibles à la vente ou qui ne sont pas classés comme a) des prêts et des créances, b) des placements détenus jusqu'à leur échéance ou c) des actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net.

Les actifs financiers disponibles à la vente sont présentés à la juste valeur à la fin de chaque période de présentation de l'information financière et les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat global.

Placements détenus jusqu'à leur échéance

Les placements détenus jusqu'à leur échéance sont des actifs financiers non dérivés, assortis de paiements déterminés ou déterminables et d'une échéance fixe, que l'Administration portuaire a l'intention manifeste et la capacité de conserver jusqu'à leur échéance, autres que ceux désignés comme étant : a) des actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net; b) des actifs financiers disponibles à la vente; c) des prêts et créances.

Prêts et créances

Les prêts et créances sont des actifs financiers non dérivés à paiements déterminés ou déterminables qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Les prêts et créances sont initialement évalués à la juste valeur et par la suite au coût amorti au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif moins toute perte de valeur.

Les produits d'intérêts sont comptabilisés selon la méthode du taux d'intérêt effectif, sauf dans le cas des créances à court terme pour lesquelles les intérêts comptabilisés seraient non significatifs.

Dépréciation d'actifs financiers

Les actifs financiers, autres que ceux à la juste valeur par le biais du résultat net, sont soumis à un test de dépréciation à la fin de chaque période de présentation de l'information financière.

Les actifs financiers classés comme étant disponibles à la vente sont soumis à un test de dépréciation lorsqu'une baisse importante ou prolongée de la juste valeur du titre en deçà de son coût est considérée comme une indication objective de dépréciation. Lorsque l'actif financier disponible à la vente est considéré comme déprécié, les profits ou pertes cumulatifs comptabilisés auparavant dans les autres éléments du résultat global sont reclassés en résultat net au cours de la période.

Les actifs financiers classés dans les prêts et créances sont considérés comme dépréciés s'il existe une indication objective qu'un ou plusieurs événements survenus après la comptabilisation initiale de l'actif financier ont eu un impact sur les flux de trésorerie futurs estimés du placement.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Dépréciation d'actifs financiers (suite)

Pour tous les autres actifs financiers, une indication objective de dépréciation pourrait être, notamment :

- des difficultés financières importantes de l'émetteur ou de la contrepartie;
- une rupture de contrat telle qu'un défaut de paiement des intérêts ou du principal;
- une probabilité croissante de faillite ou autre restructuration financière de l'emprunteur;
- une disparition d'un marché actif pour cet actif financier, par suite de difficultés financières.

Pour certaines catégories d'actifs financiers, comme les créances clients, les actifs ayant fait individuellement l'objet d'une évaluation et qui s'avèrent ne pas être dépréciés sont soumis à une évaluation collective de dépréciation. Une indication objective de dépréciation, dans le cas d'un portefeuille de créances, pourrait inclure l'expérience passée de l'Administration portuaire à l'égard du recouvrement des paiements, une augmentation du nombre de paiements retardés dans le portefeuille au-delà de la durée moyenne du crédit, ainsi que des changements observables des conditions économiques nationales ou locales qui correspondent aux défaillances des créances.

La valeur comptable de l'actif financier est directement réduite par la perte de valeur, et ce, pour tous les actifs financiers, sauf les créances clients, dans le cas desquelles la valeur comptable est réduite par le biais de l'utilisation d'un compte de correction de valeur. Lorsqu'une créance client est considérée comme non recouvrable, elle est portée en diminution du compte de correction de valeur. Les reprises subséquentes des montants précédemment radiés sont portées au crédit du compte de correction de valeur. Les variations de la valeur comptable du compte de correction de valeur sont comptabilisées en résultat net.

Dans le cas des actifs financiers inscrits au coût amorti, le montant de la perte de valeur comptabilisée correspond à l'écart entre la valeur comptable de l'actif et la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés, lesquels sont actualisés selon le taux d'intérêt effectif initial de l'actif financier.

Lorsqu'un actif financier disponible à la vente est considéré comme déprécié, les profits et pertes cumulatifs comptabilisés précédemment dans les autres éléments du résultat global sont reclassés en résultat net au cours de la période.

Dans le cas des actifs financiers évalués au coût amorti, si, lors d'une période ultérieure, le montant de la perte de valeur diminue et que la diminution peut être liée de manière objective à un événement survenu une fois la perte de valeur comptabilisée, la perte de valeur comptabilisée précédemment est reprise en résultat net dans la mesure où la valeur comptable du placement à la date à laquelle la perte de valeur est reprise n'excède pas ce que le coût amorti aurait été si la perte de valeur n'avait pas été comptabilisée.

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.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Autres passifs financiers

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

La méthode du taux d'intérêt effectif est une méthode pour calculer le coût amorti d'un passif financier et allouer les charges d'intérêts sur la période appropriée. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise exactement les sorties de trésorerie futures estimées (y compris tous les honoraires ou points 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 comptable nette lors de la comptabilisation initiale.

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.

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. 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.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (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 détenus au 31 décembre 1974 sont évalués à des valeurs d'expertise qui ont été déterminées en 1967, à l'exception des terrains assortis de contrats de location à long terme ou qui étaient autrement grevés d'une charge à cette date. Les terrains acquis depuis 1974 sont inscrits au coût.

Toutes les autres immobilisations sont comptabilisées au coût, déduction faite de l'amortissement et de toute perte de valeur, avec un compte de sens contraire actif représentant le 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 travaux de construction 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 de la situation financière et transférés en résultat net sur une base systématique et rationnelle sur les durées d'utilité des actifs connexes.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (suite)

Baux

Un bail 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. Les baux aux termes desquels l'Administration portuaire conserve une partie importante des risques et avantages inhérents au droit de propriété sont classés en tant que contrats de location simple. Les loyers perçus en vertu de contrats de location simple sont comptabilisés de façon linéaire sur la durée du bail. Les baux sont classés en tant que contrats de location-financement si les modalités du bail prévoient le transfert au preneur de la quasi-totalité des risques et avantages inhérents au droit de propriété. Au 31 décembre 2017, l'Administration portuaire n'avait conclu aucun contrat de location-financement.

Les paiements au titre de contrats de location simple sont comptabilisés en charges de façon linéaire pendant la durée du contrat.

Passif au titre de la concession du tunnel

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

L'Administration portuaire a inscrit à l'actif le coût de construction et la valeur actualisée des paiements futurs au titre des immobilisations et du cycle de vie à effectuer sur la durée de la concession, dont la date d'expiration est fixée au 8 avril 2034. L'Administration portuaire a également comptabilisé un passif au titre du tunnel équivalent à 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 du personnel futurs

L'Administration portuaire offre à ses employés permanents à temps plein (pour les employés non syndiqués embauchés avant le 25 novembre 2013 et tous les employés syndiqués) un régime de retraite à prestations définies. L'Administration portuaire offre par ailleurs aux employés permanents à temps plein qui ont été embauchés après le 24 novembre 2013 un régime de retraite à cotisations définies. L'Administration portuaire offre en outre d'autres avantages postérieurs à l'emploi 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. Les obligations au titre des régimes d'avantages du personnel sont comptabilisées à mesure que les services donnant droit aux prestations de retraite et aux autres avantages du personnel futurs sont rendus par les employés.

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

- i) Le coût des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite gagnés par les employés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services et selon les meilleures estimations de la direction concernant le rendement prévu des placements du régime, la progression des salaires et l'âge de départ à la retraite des employés.
- ii) La juste valeur des actifs du régime sert à calculer le taux de rendement prévu des actifs du régime.
- iii) Le taux d'actualisation utilisé pour évaluer l'obligation au titre des prestations définies est fondé sur le rendement d'obligations de sociétés de haute qualité dans la monnaie dans laquelle les prestations devraient être versées et dont les échéances concordent en moyenne avec celles des obligations au titre des prestations définies.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (suite)

Avantages du personnel futurs (suite)

- iv) Les écarts actuariels attribuables aux variations des actifs et des obligations au titre des prestations définies sont comptabilisés immédiatement dans le cumul des autres éléments de bénéfice global (de perte globale). Lorsque la restructuration d'un régime d'avantages donne lieu à une réduction du régime et à la liquidation des obligations, la réduction du régime est comptabilisée avant ou en même temps que la liquidation.
- v) Lorsque le résultat de ce calcul représente un actif net au titre des avantages du personnel, le montant de l'actif comptabilisé est limité au total du coût des services passés non comptabilisé et de la valeur actualisée des avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursements futurs par le régime, soit sous forme de diminutions des cotisations futures au régime (le « plafond de l'actif »). Afin de calculer la valeur actualisée des avantages économiques, on tient compte des exigences de financement minimales applicables au régime. Lorsqu'on prévoit que l'Administration portuaire ne sera pas en mesure de recouvrer la valeur de l'actif net au titre des prestations définies, compte tenu des exigences de financement minimales aux fins des services futurs, l'actif net au titre des prestations définies est réduit au montant du plafond de l'actif. L'incidence du plafond de l'actif est comptabilisée en résultat global.

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

Comptabilisation des produits

Les produits tirés d'un contrat de prestation de services sont comptabilisés selon le degré d'avancement du contrat. La méthode utilisée par l'Administration portuaire pour la comptabilisation des produits tirés des contrats de location simple est décrite ci-dessus, au paragraphe *Baux* de la note 2.

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 produits tirés de la publicité dans le tunnel, déduction faite des commissions et des coûts directs, sont comptabilisés à titre de frais d'améliorations aéroportuaires. 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 :

Produits bruts	Charge
	%
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

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (suite)

Modifications aux IFRS et nouvelles interprétations dont l'application est obligatoire pour l'exercice considéré

Au cours de l'exercice considéré, l'Administration portuaire a appliqué un certain nombre de modifications à des IFRS ainsi que de nouvelles interprétations publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB ») qui doivent obligatoirement être appliquées pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2017.

Modifications d'IAS 7 : Initiative concernant les informations à fournir

Les modifications imposent aux entités de fournir des informations permettant aux utilisateurs des états financiers d'évaluer les variations des passifs issus des activités de financement, ce qui comprend les changements résultant des flux de trésorerie, mais aussi les changements sans contrepartie de trésorerie. Ces modifications entrent en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2017 et s'appliquent de façon prospective. L'application de ces modifications n'a pas d'incidence importante sur les états financiers.

Modifications d'IFRS 12 incluses dans le cycle d'améliorations annuelles 2014-2016

Le cycle d'améliorations annuelles 2014-2016 comprend des modifications à un certain nombre d'IFRS, y compris une modification à IFRS 12 qui entre en vigueur pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2017.

La modification à IFRS 12, *Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités* fournit des précisions concernant le champ d'application de la norme. IFRS 12 précise qu'une entité n'est pas tenue de fournir des informations financières résumées pour les intérêts qu'elle détient dans des filiales, des entreprises associées et des coentreprises qui sont classées comme détenues en vue de la vente (ou incluses dans un groupe destiné à être cédé qui est classé comme détenu en vue de la vente). Les modifications précisent qu'il s'agit de la seule exception aux obligations d'informations d'IFRS 12 pour de tels intérêts. L'application de ces modifications n'a pas d'incidence sur les états financiers.

Nouvelles IFRS et IFRS révisées publiées, mais dont l'application n'est pas encore obligatoire pour l'exercice clos le 31 décembre 2017

L'Administration portuaire n'a pas appliqué les nouvelles IFRS ni les IFRS révisées suivantes qui ont été publiées, mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur.

IFRS 9	<i>Instruments financiers</i>
IFRS 15	<i>Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients</i>
IFRS 16	<i>Contrats de location</i>
Modifications d'IAS 7	<i>Initiative concernant les informations à fournir</i>

IFRS 9, Instruments financiers

La version d'IFRS 9 publiée en novembre 2009 énonçait de nouvelles exigences concernant le classement et l'évaluation des actifs financiers. IFRS 9 a par la suite été modifiée en octobre 2010 pour inclure des exigences relatives au classement et à l'évaluation des passifs financiers et à la décomptabilisation, et en novembre 2013 pour inclure les nouvelles exigences relatives à la comptabilité de couverture générale. Une autre version révisée d'IFRS 9 a été publiée en juillet 2014 principalement afin d'inclure a) les exigences en matière de dépréciation des actifs financiers et b) des modifications à portée limitée aux exigences de classement et d'évaluation en introduisant une catégorie d'évaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global pour certains instruments d'emprunt simples.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (suite)

Modifications aux IFRS et nouvelles interprétations publiées, mais non encore entrées en vigueur pour l'exercice considéré (suite)

IFRS 9, Instruments financiers (suite)

Principales exigences d'IFRS 9 :

- Tous les actifs financiers déjà comptabilisés entrant dans le champ d'application d'IAS 39, *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*, doivent par la suite être évalués au coût amorti ou à la juste valeur. Plus précisément, les placements en instruments d'emprunt dont la détention s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de percevoir les flux de trésorerie contractuels, et pour lesquels les flux de trésorerie contractuels correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts sur le capital impayé, sont généralement évalués au coût amorti à la fin de périodes comptables ultérieures. Les instruments d'emprunt dont la 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 qui comportent des modalités contractuelles qui donnent lieu, à des dates données, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts sur le capital impayé, sont évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global. Tous les autres placements en instruments d'emprunt et de capitaux propres sont évalués à leur juste valeur à la fin de périodes comptables ultérieures. En outre, en vertu d'IFRS 9, les entités peuvent faire le choix irrévocable de présenter dans les autres éléments du résultat global les variations futures de la juste valeur d'un placement en instruments de capitaux propres (qui n'est pas détenu aux fins de transaction), auquel cas seuls les dividendes seront généralement comptabilisés en résultat net.
- En ce qui a trait à l'évaluation des passifs financiers qui sont désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, IFRS 9 exige que le montant de la variation de la juste valeur du passif financier qui est imputable aux changements du risque de crédit de ce passif soit présenté dans les autres éléments du résultat global, sauf si la comptabilisation des effets des changements du risque de crédit du passif dans les autres éléments du résultat global crée ou accroît une non-concordance comptable au niveau du résultat net. Les variations de la juste valeur attribuables au risque de crédit d'un passif financier ne sont pas ultérieurement reclassées en résultat net. En vertu d'IAS 39, l'intégralité du montant de la variation de la juste valeur du passif financier désigné comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net est comptabilisée en résultat net.
- En ce qui concerne la dépréciation des actifs financiers, IFRS 9 exige le recours à un modèle fondé sur les pertes de crédit attendues plutôt qu'à un modèle fondé sur les pertes de crédit subies, comme l'exigeait IAS 39. Le modèle fondé sur les pertes attendues exige d'une entité qu'elle comptabilise les pertes de crédit attendues et les variations de ces pertes de crédit attendues à chaque date de clôture en vue de refléter les variations du risque de crédit depuis la constatation initiale. Autrement dit, il n'est plus nécessaire qu'un incident de crédit se produise pour comptabiliser les pertes de crédit.
- Les nouvelles exigences relatives à la comptabilité de couverture générale conservent les trois types de mécanismes de comptabilité de couverture que prévoit actuellement IAS 39. IFRS 9 offre une plus grande souplesse quant aux types de transactions admissibles à la comptabilité de couverture. Plus particulièrement, elle diversifie les types d'instruments admissibles à titre d'instruments de couverture et les types de composantes de risque associées aux éléments non financiers admissibles à la comptabilité de couverture. En outre, le test d'efficacité a été révisé et remplacé par la notion de « lien économique ». L'évaluation rétrospective de l'efficacité de la couverture n'est plus requise. IFRS 9 présente en outre des obligations d'information accrues quant aux activités de gestion de risque d'une entité.

L'Administration portuaire évalue actuellement l'incidence d'IFRS 9 sur ses états financiers.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (suite)

Modifications aux IFRS et nouvelles interprétations publiées, mais non encore entrées en vigueur pour l'exercice considéré (suite)

IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients

IFRS 15 a été publiée en mai 2014 et présente un modèle global unique que les entités doivent utiliser pour comptabiliser les produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients. Elle remplacera, lors de son entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018, les normes actuelles sur la comptabilisation des produits, notamment IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, IAS 11, *Contrats de construction*, et les interprétations connexes.

IFRS 15 a pour principe de base qu'une entité devrait comptabiliser les produits tirés des activités ordinaires de manière à montrer quand les biens ou les services promis aux clients sont fournis, et à quel montant de contrepartie l'entité s'attend à avoir droit en échange de ces biens et services. Plus précisément, la norme présente une méthode de comptabilisation des produits en cinq étapes :

- Étape 1 : Identifier le contrat conclu avec un client.
- Étape 2 : Identifier les obligations de prestation du contrat.
- Étape 3 : Déterminer le prix de transaction.
- Étape 4 : Répartir le prix de transaction entre les différentes obligations de prestation du contrat.
- Étape 5 : Comptabiliser les produits lorsque l'entité a rempli (ou à mesure qu'elle remplit) une obligation de prestation.

En vertu d'IFRS 15, une entité comptabilise des produits lorsqu'elle a rempli (ou à mesure qu'elle remplit) une obligation de prestation, c'est-à-dire lorsque le « contrôle » des biens ou des services associés à l'obligation de prestation est transféré au client. IFRS 15 prévoit des exigences beaucoup plus restrictives pour traiter les cas particuliers. La norme prévoit en outre la présentation d'informations détaillées.

L'Administration portuaire évalue actuellement l'incidence d'IFRS 15 sur ses états financiers.

IFRS 16, Contrats de location

IFRS 16 prévoit un modèle exhaustif pour l'identification des contrats de location par les preneurs. Lorsqu'elle entrera en vigueur, IFRS 16 annulera et remplacera les directives relatives aux contrats de location prévues dans IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. Une modification apportée à IFRS 16 précise la façon dont un preneur doit comptabiliser, évaluer et présenter les contrats de location simple. IFRS 16 fait la distinction entre les contrats de location et les contrats de service selon que le client contrôle ou non le bien visé. La distinction des contrats de location simple (hors bilan) est éliminée de la comptabilisation par le preneur et est remplacée par un modèle selon lequel un actif au titre du droit d'utilisation et un passif connexe doivent être comptabilisés par les preneurs pour tous les contrats de location, à l'exception des contrats de location à court terme et des contrats de location de biens de faible valeur. Cette modification s'appliquera à compter du 1^{er} janvier 2019. L'Administration portuaire évalue actuellement l'incidence d'IFRS 16 sur ses états financiers.

Utilisation d'estimations et principaux domaines faisant appel au jugement

La préparation d'états financiers selon les 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, les débiteurs, la durée d'utilité des immobilisations, la dépréciation des immobilisations, les avantages du personnel futurs, les provisions liées aux poursuites judiciaires et le passif au titre de la concession du tunnel représentent les comptes qui nécessitent l'établissement d'estimations et la formulation d'hypothèses importantes.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (suite)

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

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

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 des instruments financiers.

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 dérivés. L'autre solution possible en vertu des IFRS est de comptabiliser en résultat net toutes les variations latentes de la juste valeur des swaps.

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 durées d'utilité estimées des immobilisations sont présentées ci-dessous :

Terrains	Aucun amortissement
Bâtiments et structures	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
Travaux de construction en cours	Aucun amortissement

Débiteurs

La valeur comptable des débiteurs est diminuée d'une correction de valeur, calculée selon les comptes spécifiques connus comme étant en souffrance et la charge pour débiteurs classés par antériorité. La direction revoit la suffisance de ces charges à chaque date de présentation de l'information financière. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, il n'y a eu aucun ajustement à la méthode ni au taux de dotation utilisés par la direction.

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 2017.

Avantages du personnel futurs

Les besoins en matière de capitalisation sont établis en fonction des évaluations actuarielles annuelles.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (suite)

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.

Passif au titre de la concession du tunnel

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

3. Instruments financiers : juste valeur et gestion du risque

Juste valeur

La juste valeur des placements à court terme (certificats de placement garanti) est fondée sur les cours du marché. 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 débiteurs et 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, du passif au titre de la concession du tunnel 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.

À la fin de 2017, l'Administration portuaire détenait deux billets à recevoir dont la valeur comptable se chiffrait à 24 114 \$ (2016 – néant) relativement à la vente du bien 30 Bay/60 Harbour. Étant donné que les billets à recevoir ne portent pas intérêt, la juste valeur, calculée selon la méthode des flux de trésorerie actualisés basée sur le taux d'intérêt du marché en vigueur au moment de la création, correspond à 24 114 \$ (2016 – néant), ce qui diffère de la valeur nominale de 26 000 \$ (2016 – néant). L'écart de 1 886 \$ (2016 – néant) a été comptabilisé à titre de réduction du profit à la vente du bien 30 Bay/60 Harbour.

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

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

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

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

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

Hiérarchie des justes valeurs (suite)

Le tableau qui suit présente un sommaire du classement de la juste valeur au 31 décembre 2017, par niveau.

	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
	\$	\$	\$	\$
Actifs financiers				
Placements à court terme		35 438		35 438
	–	35 438	–	35 438
Passifs financiers				
Swap de taux d'intérêt	–	337	–	337

Le tableau qui suit présente un sommaire du classement de la juste valeur au 31 décembre 2016, par niveau.

	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
	\$	\$	\$	\$
Actifs financiers				
Placements à court terme	–	5 000	–	5 000
	–	5 000	–	5 000
Passifs financiers				
Swap de taux d'intérêt	–	957	–	957

Aucun instrument financier n'a été transféré entre les niveaux 1 et 2 en 2017 et en 2016.

Réserve interne

Au début de 2017, l'Administration portuaire a décidé d'établir une réserve au titre du produit de la transaction de vente du bien 30 Bay Street/60 Harbour, dans laquelle le produit sera affecté à divers comptes et utilisations. L'objectif était d'affecter les fonds à l'interne pour les utiliser de façon prudente aux fins de projets d'investissement, de titrisation d'entreprise, et de remboursement de la dette.

Au 31 décembre 2017, les montants affectés à la réserve étaient inclus dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie pour 23 642 \$ et dans les placements à court terme pour 35 438 \$ (2016 – néant).

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.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

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 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 de la situation financière à titre de 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 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 jouissant de notations de crédit élevées attribuées par des agences de notation nationales.

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

	2017	2016
	\$	\$
Créances clients		
Courantes	8 330	5 763
Non réglées depuis 31 à 90 jours	671	474
Non réglées depuis plus de 90 jours	498	479
	9 499	6 716
Autres	31	29
	9 530	6 745
Correction de valeur pour créances douteuses	(160)	(248)
	9 370	6 497

Rapprochement de la correction de valeur pour créances douteuses

	2017	2016
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	248	314
Augmentation au cours de l'exercice	52	67
Radiation de créances irrécouvrables au cours de l'exercice	(140)	(133)
Solde à la fin de l'exercice	160	248

L'Administration portuaire détient deux billets à recevoir dont la valeur comptable s'élève à 24 114 \$ (2016 – néant) et la valeur nominale, à 26 000 \$ (2016 – néant) relativement à la vente du bien 30 Bay/60 Harbour. Les billets ne portent pas intérêt et sont payables en montants annuels égaux de 8 667 \$, à verser le 1^{er} mai de chaque année, et viennent à échéance le 1^{er} mai 2020.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(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 2017. Les remboursements en trésorerie non actualisés requis pour régler ces passifs sont indiqués ci-dessous :

	Valeur comptable	2018	2019	2020 et par la suite
	\$	\$	\$	\$
Créditeurs et charges à payer	10 330	10 330	–	–
Emprunts bancaires à taux variable	24 813	1 980	1 980	20 853
Emprunt bancaire à taux fixe	13 754	1 115	1 145	11 494
Passif au titre de la concession du tunnel	68 095	2 487	2 643	62 965
	116 992	15 912	5 768	95 312

Risque de flux de trésorerie

La politique d'investissement comporte un plafond cible de 20 % pour ce qui est des réserves en trésorerie dans les produits de placement de toute institution financière donnée, ainsi qu'un plafond fixe de 25 %, peu importe le type de placement. Le revenu de placement n'est pas une source de revenus principale pour l'Administration portuaire.

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 et dans des fonds d'investissement 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 2017, l'Administration portuaire détenait des titres à revenu fixe dans des placements à court terme pour un montant total de 35 438 \$ (2016 – 5 000 \$) et dans des placements à long terme pour un montant total de 6 489 \$ (2016 – néant). Ces titres à revenu fixe comprennent des acceptations bancaires, des certificats de placement garanti ainsi que des obligations.

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

Échéance	Fourchette de taux d'intérêt	2017	2016
	%	\$	\$
2019	1,70 à 1,85	4 742	–
2020	1,80 à 2,00	1 747	–
		6 489	–

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.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

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

Gestion du risque financier (suite)

Risque de taux d'intérêt (suite)

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 variable de la dette à long terme et sur sa facilité de crédit. Au 31 décembre 2017, l'Administration portuaire était exposée au risque de taux d'intérêt suivant :

	\$
<u>Tranche variable de la dette à long terme</u>	<u>24 813</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
	\$
<u>Tranche variable de la dette à long terme</u>	<u>124</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.

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 la dette bancaire et les capitaux propres, déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

4. Informations à fournir concernant le capital (suite)

	2017	2016
	\$	\$
Total de la dette	38 567	42 907
Passif au titre de la concession du tunnel	68 095	70 435
Moins : trésorerie et équivalents de trésorerie	29 723	6 872
Moins : placements à court terme	35 438	5 000
Dette nette	41 501	101 470
Capitaux propres	220 362	123 454
	261 863	224 924

Les emprunts bancaires de l'Administration portuaire sont assortis de clauses restrictives, auxquelles elle se conformait au 31 décembre 2017. 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 2017, l'Administration portuaire se conformait à ces restrictions.

5. Immobilisations

	2017					
	Terrains	Bâtiments et structures	Immobilisations de production	Dépenses différées liées à la préparation d'un site	Travaux de construction en cours	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Solde d'ouverture – 1 ^{er} janvier 2017						
Coût	25 607	205 703	35 423	2 450	28 563	297 746
Financement d'immobilisations	–	(24 327)	(6 616)	–	–	(30 943)
Amortissement cumulé	–	(31 447)	(14 684)	(238)	–	(46 369)
Solde d'ouverture – 1 ^{er} janvier 2017 (valeur comptable nette)	25 607	149 929	14 123	2 212	28 563	220 434
Acquisitions	–	8 964	1 163	–	4 432	14 559
Cessions						
Coût	(1 949)	(5 236)	(1 654)	–	(1 444)	(10 283)
Amortissement cumulé	–	3 142	1 271	–	–	4 413
Financement d'immobilisations – coût	–	904	27	–	–	931
Financement d'immobilisations – amortissement cumulé	–	(705)	(16)	–	–	(721)
Total des cessions	(1 949)	(1 895)	(372)	–	(1 444)	(5 660)
Amortissement	–	(6 907)	(492)	(36)	–	(7 435)
Financement d'immobilisations reçu	–	(477)	–	–	–	(477)
	(1 949)	(315)	299	(36)	2 988	987
Solde de clôture – 31 décembre 2017 (valeur comptable nette)	23 658	149 614	14 422	2 176	31 551	221 421
Exercice clos le 31 décembre 2017						
Coût	23 658	209 431	34 932	2 450	31 551	302 022
Financement d'immobilisations	–	(24 605)	(6 605)	–	–	(31 210)
Amortissement cumulé	–	(35 212)	(13 905)	(274)	–	(49 391)
Solde de clôture – 31 décembre 2017 (valeur comptable nette)	23 658	149 614	14 422	2 176	31 551	221 421

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

5. Immobilisations (suite)

						2016
	Terrains	Bâtiments et structures	Immobilisations de production	Dépenses différées liées à la préparation d'un site	Travaux de construction en cours	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Solde d'ouverture – 1 ^{er} janvier 2016						
Coût	25 607	201 277	30 530	2 450	11 554	271 418
Financement d'immobilisations	–	(24 327)	(6 616)	–	–	(30 943)
Amortissement cumulé	–	(25 781)	(13 588)	(202)	–	(39 571)
Solde d'ouverture – 1 ^{er} janvier 2016 (valeur comptable nette)	25 607	151 169	10 326	2 248	11 554	200 904
Acquisitions	–	4 426	5 200	–	17 009	26 635
Cessions :						
Coût	–	–	(307)	–	–	(307)
Amortissement cumulé	–	–	307	–	–	307
Total des cessions	–	–	–	–	–	–
Amortissement	–	(5 666)	(1 403)	(36)	–	(7 105)
	–	(1 240)	3 797	(36)	17 009	19 530
Solde de clôture – 31 décembre 2016 (valeur comptable nette)	25 607	149 929	14 123	2 212	28 563	220 434
Exercice clos le 31 décembre 2016						
Coût	25 607	205 703	35 423	2 450	28 563	297 746
Financement d'immobilisations	–	(24 327)	(6 616)	–	–	(30 943)
Amortissement cumulé	–	(31 447)	(14 684)	(238)	–	(46 369)
Solde de clôture – 31 décembre 2016 (valeur comptable nette)	25 607	149 929	14 123	2 212	28 563	220 434

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'alinéa 36a) du règlement régissant les administrations portuaires.

Le total des dépenses d'investissement futures estimatives pour les projets autorisés ou faisant l'objet d'un engagement s'élève à 7,8 M\$ (2016 – 19,6 M\$).

Projets particuliers dont les coûts estimatifs sont supérieurs à 1 M\$ inclus dans le total ci-dessus :

Projets de réfection de l'aéroport : Au 31 décembre 2017, les montants dépensés relativement à ces projets totalisaient 27,8 M\$ (total prévu de 35,2 M\$) (2016 – 16,5 M\$); total prévu de 35,2 M\$).

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

6. Avantages du personnel futurs

L'Administration portuaire offre un régime de retraite à prestations définies à la plupart de ses employés permanents à temps plein (employés non syndiqués embauchés avant le 25 novembre 2013 et tous les employés syndiqués). Elle offre par ailleurs un régime de retraite à cotisations définies aux employés à temps plein non syndiqués embauchés après le 24 novembre 2013 et d'autres avantages postérieurs à l'emploi à la plupart de ses employés. Ces avantages sont calculés conformément à la Norme comptable internationale 19 (révisée en 2011), *Avantages du personnel* (« IAS 19R »).

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

	2017		2016	
	Régime de retraite	Autres avantages	Régime de retraite	Autres avantages
	\$	\$	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées				
Solde au début	55 034	2 133	53 659	2 034
Coût pour l'employeur des services rendus au cours de l'exercice	1 368	55	1 410	68
Cotisations des employés	462	–	452	–
Charges d'intérêts	2 045	79	2 040	76
Prestations versées	(2 890)	(122)	(3 134)	(139)
Pertes actuarielles	2 922	80	607	94
Solde à la fin	58 941	2 225	55 034	2 133
Actifs du régime				
Juste valeur au début	51 816	–	45 165	–
Cotisations de l'employeur	1 648	122	2 487	139
Cotisations des employés	462	–	452	–
Charges non liées aux placements	(335)	–	(233)	–
Prestations versées	(2 890)	(122)	(3 134)	(139)
Produits d'intérêts	1 946	–	1 991	–
Rendement des actifs du régime, excluant les montants compris dans les produits d'intérêts	4 546	–	5 088	–
Juste valeur à la fin	57 193	–	51 816	–
Situation de capitalisation – déficit du régime	(1 748)	(2 225)	(3 218)	(2 133)
Passif au titre des prestations constituées	(1 748)	(2 225)	(3 218)	(2 133)

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

6. Avantages du personnel futurs (suite)

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

	2017		2016	
	Régime de retraite	Autres avantages	Régime de retraite	Autres avantages
	\$	\$	\$	\$
Composantes des coûts nets des prestations comptabilisés au cours de l'exercice				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 368	55	1 410	68
Frais d'administration	335	–	233	–
Charges d'intérêts	2 045	79	2 040	76
Produits d'intérêts	(1 946)	–	(1 991)	–
Gains actuariels	–	51	–	12
Coût constaté au titre des avantages du personnel futurs	1 802	185	1 692	156

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

	2017		2016	
	Régime de retraite	Autres avantages	Régime de retraite	Autres avantages
	\$	\$	\$	\$
Réévaluation du passif au titre des prestations définies comptabilisé dans les autres éléments du résultat global				
Rendement des actifs du régime, excluant les montants compris dans les produits d'intérêts	(4 546)	–	(5 088)	–
Pertes actuarielles	2 922	29	607	82
(Produits) coût constatés au titre des avantages du personnel futurs	(1 624)	29	(4 481)	82

La date utilisée pour mesurer les actifs et les passifs aux fins de la comptabilisation était le 31 décembre 2017. L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de capitalisation a été effectuée en date du 1^{er} janvier 2017. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de capitalisation sera effectuée au 1^{er} janvier 2018.

L'Administration portuaire prévoit verser des cotisations de 1 200 \$ en 2018 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 2017.

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.

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

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

6. Avantages du personnel futurs (suite)

L'Administration portuaire a appliqué l'interprétation 14 du 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 19R, 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 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.
- 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 le futur. 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 porté en diminution de l'actif figurant au bilan, ou s'il existe déjà un passif figurant au bilan, le passif figurant au bilan ajusté 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

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

6. Avantages du personnel futurs (suite)

Le tableau suivant présente la répartition de l'actif du régime de retraite au 31 décembre 2017*

Catégorie d'actif	Pourcentage des actifs au titre des prestations définies			
	2017		2016	
	Cotés %	Non cotés %	Cotés %	Non cotés %
Capitaux propres	63,90	–	74,00	–
Revenu fixe	24,00	–	14,00	–
Immobilier	10,40	–	11,00	–
Autres	1,70	–	1,00	–
	100,00	–	100,00	–

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

	2017 %	2016 %
Hypothèses clés		
Obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice		
Taux d'actualisation	3,40	3,80
Croissance de la rémunération	3,00	3,00
Coût des prestations au cours de l'exercice		
Taux d'actualisation	3,80	3,90
Croissance de la rémunération	s.o.	s.o.
Taux tendanciels du coût des soins de santé à la fin de l'exercice		
Taux initial	6,0 %	6,5 %
Taux final	4,0 %	4,0 %

	Régime de retraite \$	Autres avantages \$
Analyse de sensibilité de l'obligation au titre des prestations définies		
Incidence d'une augmentation de un point de pourcentage du taux d'actualisation	(7 980)	(252)
Incidence d'une diminution de un point de pourcentage du taux d'actualisation	9 602	311
Incidence d'une augmentation de un point de pourcentage de l'échelle salariale	874	239
Incidence d'une diminution de un point de pourcentage de l'échelle salariale	(770)	(199)
Incidence d'une augmentation de un an de la longévité	1 747	43
Incidence d'une diminution de un an de la longévité	(1 762)	(43)
Incidence d'une augmentation de un point de pourcentage des taux tendanciels	s.o.	s.o.
Incidence d'une diminution de un point de pourcentage des taux tendanciels	s.o.	s.o.

Les durées moyennes pondérées des régimes sont d'environ 14,3 ans.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

7. Emprunts bancaires et instruments dérivés

a) Emprunts bancaires

L'Administration portuaire dispose des facilités de crédit suivantes :

Sommaire des facilités de crédit :

Description	Montant	Taux d'intérêt	Amortissement
<u>Facilité A (non renouvelable) – Janvier 2007</u>			
Pour financer les réparations et les améliorations liées à l'accès à l'ABBT, incluant un traversier, des quais massifs et de nouvelles installations de traversier			
Swap de taux d'intérêt – taux fixe (durée de 15 ans)	11 250 \$	5,085 %, majoré de 0,70 %	20 ans
Emprunt à terme – taux variable (durée de 5 ans)	3 750 \$	Taux des acceptations bancaires majoré de 0,70 % ou taux préférentiel de la BMO	20 ans
Total	15 000 \$		

Facilité B (renouvelable) – Mars 2014/renouvelée en mai 2016

Pour financer divers projets liés aux terminaux maritimes, à la Marina de l'avant-port, à l'aéroport et au matériel publicitaire du tunnel

Swap de taux d'intérêt – taux fixe (durée de 15 ans)	7 998 \$	1,670 % majoré de 0,875 %	15 ans
Emprunt à terme – taux variable (durée de 5 ans)	17 002 \$	Taux des acceptations bancaires majoré de 0,875 % ou taux préférentiel de la BMO	15 ans
Total	25 000 \$		

Facilité C (non renouvelable) – Mai 2016

Pour financer le programme de réfection du terrain d'aviation à l'aéroport Billy Bishop de Toronto

Emprunt à terme – taux variable (durée de 5 ans)	20 000 \$	Taux des acceptations bancaires majoré de 1,000 % ou taux préférentiel de la BMO	15 ans
Total	20 000 \$		

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

7. Emprunts bancaires et instruments dérivés (suite)

a) Emprunts bancaires (suite)

Les paiements sur le capital des facilités ci-dessus pour les cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

Exercice	Taux	Taux	Total
	d'intérêt fixe	d'intérêt variable	
	\$	\$	\$
2018	1 115	1 980	3 095
2019	1 145	1 980	3 125
2020	1 178	1 980	3 158
2021	1 211	1 980	3 191
2022	4 548	1 980	6 528
Par la suite	4 557	14 913	19 470
	13 754	24 813	38 567
Moins : tranche courante	1 115	1 980	3 095
Tranche à long terme	12 639	22 833	35 472

Au 31 décembre 2017, 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 7 238 \$ et à 31 329 \$, respectivement.

b) Instrument dérivé et comptabilité de couverture

Le 31 janvier 2012, l'Administration portuaire a désigné le swap de taux d'intérêt dans une relation de couverture avec la facilité de crédit 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 swap de taux d'intérêt dans une relation de couverture avec la facilité de crédit 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.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

7. Emprunts bancaires et instruments dérivés (suite)

b) Instrument dérivé et comptabilité de couverture (suite)

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

i) Incidence sur le bénéfice net

	2017	2016
	\$	\$
Profit lié à la valeur de marché du swap	620	382
Amortissement de la perte cumulée du swap de taux d'intérêt	(91)	(91)
Inefficacité selon la comptabilité de couverture	75	10
Variation de la juste valeur	(620)	(382)
Recouvrement d'intérêts	162	211
Profit total sur le swap de taux d'intérêt	146	130

ii) Incidence sur le bénéfice global

	2017	2016
	\$	\$
Variation de la juste valeur	(620)	(382)
Recouvrement d'intérêts	162	211
Inefficacité reclassée en résultat net	75	10
Comptabilisé dans les autres éléments de bénéfice global	383	161

8. 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 sur les paiements versés en remplacement d'impôts* s'applique sont celles de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (« 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 pour l'ABBT et diverses autres propriétés.

9. Frais d'améliorations aéroportuaires

L'Administration portuaire exige un montant de 20,00 \$ (2016 – 20,00 \$) par passager. Les frais d'améliorations aéroportuaires ont été réduits à 15,00 \$ avec prise d'effet le 1^{er} avril 2018. En outre, les produits nets tirés des composantes publicitaires liées au tunnel piétonnier sont inclus dans les frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA »). Ces frais seront entièrement affectés au financement du programme d'immobilisations de l'aéroport, lequel inclut le service de la dette au titre des emprunts (se reporter à la note 7).

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, le montant net des FAA perçus s'est élevé à 20 950 \$ (2016 – 20 763 \$). Ces frais sont comptabilisés dans l'état du résultat net et du résultat global à titre de produits de l'aéroport Billy Bishop de Toronto.

Les produits tirés des FAA sont présentés après déduction d'une commission de 7 % versée aux transporteurs aériens pour la perception de ces frais auprès des passagers transportés.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

9. Frais d'améliorations aéroportuaires (suite)

Le solde cumulatif disponible au titre des FAA était de 7 373 \$ au 31 décembre 2017 (2016 – 8 707 \$).

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.

	2017 Total	2016 Total	2017 Administration portuaire	FAA	2016 Administration portuaire	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	39 842	38 933	39 842	–	38 933	–
Frais d'améliorations aéroportuaires, montant net – aux fins des dépenses d'investissement liées à l'aéroport	20 950	20 763	–	20 950	–	20 763
	60 792	59 696	39 842	20 950	38 933	20 763
Charges d'exploitation						
Salaires et avantages du personnel	11 975	11 849	11 975	–	11 849	–
Réparation et entretien	8 087	6 740	8 087	–	6 740	–
Honoraires professionnels et de consultation	2 228	1 642	2 228	–	1 642	–
Impôt foncier, montant net	143	454	143	–	454	–
Amortissement d'immobilisations	7 435	7 105	829	6 606	740	6 365
Autres charges d'exploitation et d'administration	13 019	13 558	13 019	–	13 558	–
Charges d'intérêts	5 379	5 251	218	5 161	176	5 075
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	1 772	2 048	1 772	–	2 048	–
Charge liée aux produits bruts – frais d'améliorations aéroportuaires	1 257	1 246	–	1 257	–	1 246
	51 295	49 893	38 271	13 024	37 207	12 686
Bénéfice tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :						
	9 497	9 803	1 571	7 926	1 726	8 077
Paievements en remplacement d'impôts	(3 275)	(3 249)	(3 275)	–	(3 249)	–
Profit sur le swap de taux d'intérêt	146	130	146	–	130	–
Bénéfice net pour l'exercice avant l'élément suivant :	6 368	6 684	(1 558)	7 926	(1 393)	8 077
Profit à la vente du bien 30 Bay/60 Harbour	88 471	–	88 471	–	–	–
Bénéfice net pour l'exercice	94 839	6 684	86 913	7 926	(1 393)	8 077
Variations de la juste valeur des swaps de taux d'intérêt liées à la comptabilité de couverture – profit sur le swap de taux d'intérêt – tranche efficace						
	383	161	383	–	161	–
Profit et coût des services passés non amortis	1 595	4 399	1 595	–	4 399	–
Bénéfice global pour l'exercice	96 817	11 244	88 891	7 926	3 167	8 077

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

10. 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.

11. 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 :

	2017	2016
	\$	\$
Jetons de présence des administrateurs		
M. Robert Poirier, président du conseil	20	19
M. Mark Curry	21	23
M. Sean Morley	20	22
M. Jeremy Adams	19	19
M ^{me} Jan Innes	18	16
M ^{me} Amanda Walton	19	16
M. Darin Deschamps (nommé à titre d'administrateur le 28 mars 2017)	8	–
	125	115
Chef de la direction – M. Geoffrey Wilson		
Rémunération	410	413
Autres avantages	24	23
	434	436
Vice-président directeur, Ports Toronto et Aéroport Billy Bishop de Toronto – M. Gene Cabral		
Rémunération	250	251
Autres avantages	19	18
	269	269
Vice-président principal et chef des finances – M. Alan Paul		
Rémunération	228	234
Autres avantages	18	17
	246	251
Vice-président et avocat général – M. Craig Manuel		
Rémunération	215	197
Autres avantages	13	10
	228	207
Vice-présidente, Communications et relations publiques – M^{me} Deborah Wilson		
Rémunération	203	209
Autres avantages	13	11
	216	220

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

12. Engagements

L'Administration portuaire a conclu une entente de location avec le ministère des Ressources naturelles de l'Ontario dans le but de construire, d'exploiter et de maintenir une décharge située à proximité de Leslie Street, sur une partie de la flèche littorale de cette rue. L'entente actuelle expire le 30 avril 2018.

L'Administration portuaire poursuivra également 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 jusqu'à l'expiration du bail.

13. 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.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(en milliers de dollars)

14. Projet de tunnel piétonnier

Le 8 mars 2012, l'Administration portuaire de Toronto et BBIA LP, une entité contrôlée par Forum Infrastructure Partners (« Forum »), 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 2017, un actif de 110 418 \$ (2016 – 110 418 \$) a été comptabilisé au titre des immobilisations, avec un passif connexe de 68 095 \$ (2016 – 70 435 \$).

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. Au 31 décembre 2017, le montant du dépôt s'élevait à 8 243 \$ (2016 – 8 145 \$).

15. Vente du bien 30 Bay/60 Harbour Street

Le 1^{er} mai 2017, l'Administration portuaire de Toronto a vendu son site de 1,8 acre du 30 Bay Street et du 60 Harbour Street au Oxford Properties Group (« Oxford ») et à l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada (« CPPIB »). Le prix de transaction convenu s'élève à 96 000 \$, dont une tranche sera payée sur une période de trois ans à partir de la date de clôture et a été comptabilisée en tant que billets à recevoir dans l'état de la situation financière pour un total de 24 114 \$ (actifs courants : 8 403 \$, actifs non courants : 15 711 \$). Les billets ne portent pas intérêt et sont remboursables en paiements annuels égaux sur trois ans; ils ont été présentés plus en détail à la note 3.

En ce qui a trait à la vente, l'accord de contribution annoncé avec Oxford et CPPIB a expiré et un montant de 1 662 \$ dû à Oxford a été payé à la clôture de la transaction de vente. Le montant de 1 662 \$ représente les montants dus au titre des frais de développement, des charges remboursables engagées pour la coentreprise annoncée précédemment et l'intérêt sur l'acompte d'Oxford et de CPPIB. De plus, les ajustements habituels ont été effectués à la clôture, ce qui a réduit davantage le produit net reçu par l'Administration portuaire de Toronto. Le bâtiment historique de la commission portuaire de Toronto situé sur le site sera restauré et entretenu dans le cadre d'un plan de développement futur.

Administration portuaire de Toronto

31 décembre 2017

Notes annexes

(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	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Secteurs d'activité						
Exploitation du port	6 453	6 319	5 873	5 086	580	1 233
Marina de l'avant-port	4 248	3 891	2 752	2 659	1 496	1 232
Aéroport Billy Bishop de Toronto et frais d'améliorations aéroportuaires, montant net	48 428	47 373	31 622	30 708	16 806	16 665
Administration de biens et autres	1 041	1 941	471	1 005	570	936
Produits tirés de placements	622	172	—	—	622	172
Services généraux	—	—	7 548	7 141	(7 548)	(7 141)
Charge liée aux produits bruts	—	—	3 029	3 294	(3 029)	(3 294)
	60 792	59 696	51 295	49 893	9 497	9 803
Bénéfice net tiré des activités d'exploitation et des frais d'améliorations aéroportuaires, montant net, avant les éléments suivants :					9 497	9 803
Paiements en remplacement d'impôts					(3 275)	(3 249)
Profit sur swap de taux d'intérêt – tranche inefficace					146	130
Bénéfice net pour l'exercice avant l'élément suivant :					6 368	6 684
Profit à la vente du bien 30 Bay/60 Harbour					88 471	—
Bénéfice net pour l'exercice					94 839	6 684
Profit sur swap de taux d'intérêt – tranche efficace					383	161
Profit et coûts des services passés non amortis – IAS 19R					1 595	4 399
Bénéfice global pour l'exercice					96 817	11 244

17. Données correspondantes de l'exercice précédent

Certains chiffres comparatifs de l'exercice précédent ont été reclassés pour que leur présentation soit conforme à celle de l'exercice considéré. Les soldes reclassés comprennent des montants liés aux réparations et à l'entretien ainsi que d'autres charges d'exploitation et d'administration.