

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

**RAPPORT DE GESTION 2020**  
**(En milliers de dollars)**

**13 avril 2021**

*Le rapport de gestion a pour but de faciliter la compréhension et l'évaluation des tendances et des changements importants observés dans les résultats d'exploitation et la situation financière de l'Administration portuaire de Toronto, qui fait affaire sous le nom de PortsToronto (l'« Administration portuaire »), pour les exercices terminés les 31 décembre 2020 et 2019. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les États financiers vérifiés (les « États financiers ») et les notes annexes. Tous les montants en dollars mentionnés dans le présent rapport correspondent à des milliers de dollars.*

*L'Administration portuaire présente ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »). Les conventions comptables présentées dans la note n° 2 des États financiers ont été respectées lors de la préparation des États financiers pour l'exercice terminé le 31 décembre 2020, ainsi que lors de la présentation, dans ces États financiers, des données correspondantes pour l'exercice terminé le 31 décembre 2019.*

*En 2020, l'Administration portuaire a connu de graves difficultés économiques en raison de la pandémie de COVID-19. Le présent rapport de gestion traitera de l'impact de cette pandémie, ainsi que d'autres problèmes qui ont affecté le rendement financier.*

## **Introduction**

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

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

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

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

En investissant depuis 2009 plus de 12 000 \$ (sous forme de dons, de commandites et de contributions en nature) dans des initiatives, activités et événements communautaires, l'Administration portuaire a démontré à la communauté riveraine sa volonté de fonctionner selon des principes environnementaux, sociaux et de gouvernance rigoureux.

*(En milliers de dollars)*

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

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

L'Administration portuaire continue d'encourager l'usage mixte de son Installation portuaire, qui peut notamment être utilisée pour la manutention et le stockage en vrac ou pour la gestion de cargaisons diverses (p. ex. liées à des projets), et propose également des services de mise en conteneur et de dépotage de conteneurs. En 2021, compte tenu de son emplacement privilégié et de l'accroissement de la population à Toronto et aux environs, l'Administration portuaire restera à l'affût d'autres possibilités – en lien avec l'industrie de la construction – pour apporter à son Installation portuaire une valeur ajoutée.

En 2020, 2 208 millions de tonnes de marchandises ont transité par le Port de Toronto, soit presque autant que l'année précédente (2 297 millions de tonnes), qui avait été pour lui une année record. Des cargaisons de sucre, de sel, de ciment, d'agrégats et d'acier ont été livrées directement au cœur de la ville par 174 navires – non confrontés au problème de la congestion routière sur leur trajet. En 2020, un total de 67 882 tonnes de marchandises diverses – importations d'acier (59 381 tonnes), conteneurs (8 157 tonnes) et cargaisons liées à des projets (344 tonnes) – sont arrivées au Port. Onze navires sont venus y livrer de l'acier provenant du monde entier, notamment des rails, des barres d'armature, des tôles et des bobines. Pour la première fois depuis de nombreuses années, le transport maritime à courte distance a été remis à l'honneur, et 375 conteneurs ont ainsi été acheminés par bateau du Port de Montréal au Port de Toronto. De plus, ce dernier a vu arriver de Nouvelle-Écosse, sur une barge tractée par un remorqueur, la première d'une série de travées de ponts commandées pour les besoins du projet de l'île Villiers de Waterfront Toronto.

Le rendement financier de la Marina reste positif et constant. La demande de services d'hivernage (la Marina compte deux installations chauffées dédiées à l'entreposage intérieur des bateaux) est restée forte au cours de la saison hivernale 2020-2021, et le nombre de renouvellements de demandes de postes à quai pour l'été reste lui aussi élevé. Les activités et passe-temps adaptés au contexte de la COVID-19, mais aussi la baisse des taux d'intérêt, continuent de stimuler le marché pour ce qui est des locations et achats courants d'embarcations de plaisance, et l'on s'attend à ce que, dans un avenir assez rapproché, la clientèle recherche de plus gros bateaux. Les nouveautés technologiques dans les catégories des bateaux à moteur comme à voile permettent en effet aux plaisanciers de niveau débutant ou intermédiaire de manœuvrer bien plus facilement de plus grandes embarcations. Il s'agit là d'une constatation importante, car l'Administration portuaire s'est dotée d'un certain nombre de grandes cales de mouillage, qui seront bientôt très demandées.

L'Aéroport Billy Bishop a connu en 2020 une année très difficile en raison de l'interruption temporaire des activités des transporteurs réguliers. Il n'a accueilli que 0,389 million de voyageurs d'affaires et d'agrément, soit nettement moins qu'en 2019 (2,774 millions).

(En milliers de dollars)

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

### **Gouvernance du conseil d'administration**

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

### **Incidence de la pandémie de la COVID-19 sur PortsToronto**

Les premiers cas de COVID-19 au Canada ont été confirmés en janvier 2020, et quelque temps après – à la mi-mars – l'état d'urgence a été déclaré en Ontario et dans les autres provinces et territoires du pays. Cela a suscité des incertitudes économiques au sein de l'Administration portuaire, surtout relativement à l'Aéroport, en raison des restrictions de déplacements imposées par le gouvernement. Fin mars 2020, les deux transporteurs commerciaux réguliers basés à l'Aéroport – Porter Airlines et Air Canada – ont dû suspendre temporairement leur service commercial au départ de ce dernier. À l'heure où nous rédigeons le présent rapport de gestion, ce service est toujours suspendu. Le Port de Toronto (le « Port ») continue de fonctionner presque normalement – sauf pour ce qui est de l'accueil de navires de croisière, car les saisons des croisières 2020 et 2021 ont été annulées. En 2020, la Marina a reporté l'ouverture de la saison estivale au 16 mai en raison de la pandémie, mais elle s'en est bien sortie malgré ce report.

On ne sait pas encore combien de temps durera la crise de la COVID-19, ni quel sera son impact, et il est impossible d'évaluer de manière fiable les répercussions que la durée et la gravité de ces événements auront sur la situation et les résultats financiers de l'Administration portuaire à l'avenir. Cependant, la campagne de vaccination est encourageante et la direction de PortsToronto continue d'analyser la mesure dans laquelle cela sera bénéfique pour les opérations commerciales et le rendement financier de l'organisation.

### **Considérations d'ordre financier**

#### **Résultats financiers de 2020**

*(En milliers de dollars)*

La pandémie de COVID-19 a fortement nui à la réussite financière de l'Administration portuaire. Par conséquent, cette dernière a fait le nécessaire pour préserver sa trésorerie et protéger ses ressources. Il lui a fallu pour cela réduire ses coûts généraux, reporter des projets d'investissement et licencier du personnel. La direction surveille toujours de près la trésorerie et les prévisions de trésorerie afin de protéger les liquidités.

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

### Paiements aux intervenants gouvernementaux

Tous les ans, l'Administration portuaire paye au gouvernement fédéral une charge liée à ses produits bruts, en fonction du montant calculé de ses produits bruts de l'exercice précédent. Pour 2019, cette charge due au gouvernement fédéral s'élevait à 3 039 \$. En mars 2020, dans le cadre de son Plan d'intervention pour répondre à la COVID-19, le gouvernement du Canada a annoncé que, pour la période comprise entre mars et décembre 2020, il renonçait à la partie de la charge liée aux produits bruts de l'Administration portuaire tirés de l'exploitation de l'Aéroport Billy Bishop – une décision cohérente avec les mesures prises pour soutenir les administrations aéroportuaires du Réseau national des aéroports. Cela a eu pour effet de ramener à 1 036 \$ le montant de la charge liée aux produits bruts 2020 due par PortsToronto en mars 2021. L'Administration portuaire a été autorisée à déduire du calcul de la charge liée aux produits bruts (due en mars 2020) le montant de l'économie prévue résultant de cette exonération. Aucun intérêt n'a été calculé sur ce paiement, car l'Administration portuaire a satisfait à l'exigence voulant que le montant ajusté soit versé avant le 31 août 2020. Afin de tenir compte de la différence entre les recettes prévues et les recettes réelles de l'Aéroport pour 2020, un rapprochement a été effectué lors du calcul du montant de la charge liée aux produits bruts 2020.

L'Administration portuaire verse en outre des paiements en remplacement d'impôts (« PERI ») et des taxes foncières à la Ville de Toronto. En 2020, l'Administration portuaire a ainsi versé à cette dernière 3 166 \$ au titre des PERI (contre 3 133 \$ en 2019) et 2 463 \$ de taxes foncières (contre 2 547 \$ en 2019). Au total, les montants comptabilisés et payés/payables au gouvernement fédéral et à la Ville de Toronto ont atteint 6 665 \$ pour 2020 et 8 719 \$ pour 2019, des sommes représentant respectivement 18,2 et 14,3 % des produits d'exploitation de l'Administration portuaire ces années-là.

### Exercice – Du 1<sup>er</sup> au 31 décembre 2020 (comparaison avec 2019)

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

Les produits d'exploitation totaux ont atteint 36 609 \$ en 2020, un montant nettement inférieur à celui enregistré en 2019 (61 013 \$, soit 24 404 \$ de plus). Les charges d'exploitation ont quant à elles diminué de 6 269 \$ en 2020 par rapport à 2019 (30 471 \$, contre 36 740 \$).

*(En milliers de dollars)*

Les revenus comptabilisés comme provenant des opérations portuaires, de la Marina de l'avant-port, de l'Aéroport et des Biens et autres (abstraction faite des frais d'améliorations aéroportuaires [FAA]) se sont chiffrés à 34 375 \$ en 2020, contre 45 643 \$ en 2019 – ils ont donc diminué de 11 268 \$. Les FAA ont rapporté 13 136 \$ de moins en 2020 qu'en 2019 (2 234 \$, contre 15 370 \$). Globalement, ce recul est essentiellement attribuable à la baisse des recettes de l'Aéroport, qui ont chuté de 23 479 \$ par rapport à l'année précédente. Les recettes du Port ont elles aussi diminué (de 776 \$), tandis que celles de la Marina et des Biens ont augmenté (respectivement de 59 \$ et de 388 \$). Les produits tirés de placements ont diminué de 596 \$.

Les dépenses liées aux salaires et avantages du personnel ont totalisé 10 688 \$ en 2020, soit 3 146 \$ de moins qu'en 2019. Les réparations et l'entretien effectués pour l'Administration portuaire ont coûté à cette dernière 5 965 \$ en 2020, soit 762 \$ de moins qu'en 2019 (6 727 \$). Les dépenses consacrées au paiement des honoraires professionnels et de consultation se sont chiffrées à 1 287 \$ en 2020, ce qui représente une réduction de 92 \$. L'impôt foncier net a augmenté, passant de 38 \$ en 2019 à 53 \$ en 2020. Les autres charges d'exploitation et d'administration ont diminué de 2 284 \$ entre 2019 et 2020, diminution qui s'explique par les mesures de réduction des coûts prises par l'Administration portuaire en réponse à la pandémie.

### **Veillez utiliser la note n° 16 comme référence pour l'analyse qui suit.**

Les résultats financiers de 2020 ont été mitigés, essentiellement en raison des conséquences qu'a eues la pandémie pour l'Aéroport Billy Bishop. Le bénéfice net tiré des activités d'exploitation a chuté de 18 135 \$, passant ainsi de 24 273 \$ en 2019 à 6 138 \$ en 2020. Ce bénéfice comprend les FAA perçus auprès des passagers qui embarquent à l'aéroport. Le nombre total de passagers embarqués et débarqués (compte non tenu des passagers en correspondance) a lui aussi considérablement chuté en 2020.

#### Opérations portuaires

Les recettes du Port proviennent des opérations menées au sein de l'Installation portuaire et comprennent les frais de service aux terminaux, ainsi que les frais liés aux services de conteneurs, d'accostage et autres services aux navires. Le Port engrange également des recettes de loyers perçues auprès d'usagers du port exerçant leurs activités sur des propriétés gérées par l'Administration portuaire le long du chenal maritime. Côté eau, des droits d'utilisation du port sont acquittés par les bateaux d'excursion et les bateaux nolisés, tandis que les gros navires industriels se voient imposer des droits de cargaison. Enfin, le Service des travaux et des services environnementaux génère des recettes tirées des services fournis aux usagers du port et autres clients. Le tonnage portuaire total s'est chiffré à 2 208 358<sup>1</sup> tonnes en 2020, contre 2 297 029<sup>1</sup> en 2019, ce qui montre bien que le rendement du Port est relativement constant d'une année sur l'autre.

#### Marina de l'avant-port

---

<sup>1</sup> Chiffres réels, non arrondis au millier de dollars le plus proche.

*(En milliers de dollars)*

En 2020, le taux d'occupation est passé juste au-dessus des 88 % pour les postes à quai durant l'été, et est resté de 100 % pour les sites d'hivernage extérieurs et intérieurs. Le taux de renouvellement annuel de la clientèle est resté très bas en 2020, et le récent regain d'intérêt pour la navigation de plaisance a attiré de nouveaux clients à la Marina.

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

### Aéroport Billy Bishop de Toronto

Le service des transporteurs commerciaux a été temporairement suspendu à l'Aéroport, mais ce dernier a permis à deux concessionnaires de services aéronautiques, à l'aviation générale, à une école de pilotage et aux indispensables ambulances aériennes d'Ornge de maintenir leurs services.

### Biens et autres

La catégorie « Biens et autres » comprend notamment la location de diverses propriétés dans le secteur riverain, ainsi que du TM n° 51 et du terminal pour navires de croisière de l'Installation portuaire.

### Placements

Les produits tirés de placements comprennent les revenus générés par la trésorerie de l'Administration portuaire, revenus qui ont chuté entre 2019 et 2020 en raison de la baisse des taux d'intérêt et de la diminution du capital investi.

### Services généraux

Les Services généraux contribuent au bon fonctionnement de l'Administration portuaire en fournissant un soutien administratif général et toutes sortes de services : services à la haute direction, services relatifs aux finances, services de comptabilité, services de ressources humaines, services de communication, services de technologie de l'information, services juridiques, services de gestion des risques, services de promotion et services de soutien au fonctionnement du Conseil d'administration. Les frais généraux de l'Administration portuaire n'étant pas liés à une opération particulière sont imputés aux Services généraux.

### Paiements en remplacement d'impôts à la Ville de Toronto (voir la note n° 9 des États financiers vérifiés de 2020)

L'Administration portuaire verse à la Ville de Toronto des PERI pour l'Aéroport, versements dont le montant est calculé sur la base d'un tarif par passager. Ces PERI viennent s'ajouter à ceux dus pour l'Installation portuaire et la Marina.

Sur les 17 administrations portuaires fédérales du Canada, l'Administration portuaire est l'une de celles qui versent le montant de PERI le plus élevé (sous forme d'un pourcentage de ses produits bruts) – en effet, elle se classait au deuxième rang sur la liste d'après les rapports de 2019.

(En milliers de dollars)

### Autres éléments

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

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

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

L’état des variations des capitaux propres affichait un solde d’ouverture des capitaux propres de 224 999 \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2019, avec un cumul des autres éléments du résultat global (gain) de 12 336 \$. Le solde de clôture au 31 décembre 2019 comprenait le bénéfice net pour l’exercice de 3 531 \$, plus une perte de 1 044 \$ liée à la réévaluation des avantages futurs du personnel, plus un amortissement de 91 \$ de la perte cumulée sur l’intérêt dérivé, moins la perte de 184 \$ sur le swap de taux d’intérêt – tranche efficace, pour un solde de clôture des capitaux propres de 227 393 \$ au 31 décembre 2019. L’amortissement de 91 \$ est inclus dans la perte sur le swap de taux d’intérêt dans l’État du résultat net et du résultat global.

Le solde de clôture des capitaux propres au 31 décembre 2020 s’élevait à 207 937 \$, avec une perte nette de 12 634 \$ pour l’exercice, moins une perte de 6 577 \$ liée à la réévaluation des avantages futurs du personnel, plus un amortissement de 91 \$ de la perte cumulée sur l’intérêt dérivé, moins la perte de 336 \$ sur le swap de taux d’intérêt – tranche efficace. L’amortissement de 91 \$ est inclus dans le profit sur le swap de taux d’intérêt dans l’État du résultat net et du résultat global.

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

La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme sont séparés en deux catégories, l’une correspondant aux actifs non affectés à l’usage d’une unité commerciale, et l’autre regroupant les actifs soumis à restrictions (FAA), qui ne peuvent être utilisés que pour les dépenses en capital de l’Aéroport Billy Bishop. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme sont passés d’un total de 79 800 \$ fin 2019 à un total de 60 441 \$ au 31 décembre 2020, ce qui représente une baisse de 19 359 \$. La trésorerie et les équivalents de trésorerie entrant dans la catégorie des actifs soumis à restrictions (FAA) sont passés d’un total de 1 869 \$ fin 2019 à un total de 0 \$ au 31 décembre 2020. Une analyse de l’état des flux de trésorerie est présentée ci-après.

Le montant des débiteurs a diminué, passant de 9 723 \$ fin 2019 à 6 286 \$ fin 2020. Le classement par antériorité des débiteurs est fourni à la page 20 (note n° 3) des États financiers vérifiés. La baisse de 3 437 \$ est essentiellement due à la chute des recettes de l’Aéroport – conséquence de la pandémie.

Les deux billets à recevoir détenus par l’Administration portuaire, liés à la vente – en 2017 – de la propriété située au coin du 30, rue Bay et du 60, rue Harbour, sont arrivés à échéance le 1<sup>er</sup> mai 2020 (leur valeur comptable était de 8 282 \$ en 2019).

(En milliers de dollars)

Entre le 31 décembre 2019 et le 31 décembre 2020, la valeur des stocks a augmenté de 12 \$ et les charges payées d'avance ont diminué de 183 \$.

Les placements à long terme étaient de 0 \$ à la fin de l'année 2020, alors qu'ils étaient de 997 \$ au 31 décembre 2019.

Le système des actifs assortis d'un droit d'utilisation a été adopté en 2019 en vertu de la norme IFRS 16. La note n° 5, à la page 24, contient de plus amples détails à ce sujet.

Des précisions sont fournies sur les immobilisations aux pages 25 et 26 (note n° 6). La valeur des immobilisations a augmenté de 12 976 \$ en 2020 et, du point de vue de la valeur comptable nette, l'augmentation a atteint 3 391 \$ après prise en compte de l'amortissement, des aliénations, et du financement externe des projets d'investissement.

L'augmentation brute se décompose comme suit :

Opérations portuaires	5 187 \$
Marina de l'avant-port	512 \$
Aéroport Billy Bishop de Toronto	7 032 \$
Biens et autres	<u>1 163 \$</u>
Total	<u>13 894 \$</u>

Les dépenses en capital ont été légèrement moins élevées en 2020 qu'en 2019. Elles ont été consacrées à la construction d'un nouveau bâtiment au Port de Toronto pour le Service des travaux, à l'électrification du traversier *Marilyn Bell I*, à la modernisation côté ville de l'Aéroport, et à la mise en place du système de contrôle des bagages enregistrés de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien à l'Aéroport Billy Bishop.

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

Le montant des créiteurs et des charges à payer a diminué de 1 498 \$ entre 2019 et 2020.

La juste valeur du swap de taux d'intérêt représente le solde de clôture à la suite de l'augmentation de 262 \$ de la moins-value en 2020.

La tranche courante des emprunts bancaires est le principal montant à rembourser au cours de l'exercice suivant – en l'occurrence 2021.

En 2020, les produits comptabilisés d'avance ont augmenté de 2 844 \$ par rapport à 2019. Ce passif rend compte du montant des produits comptabilisés d'avance par les unités commerciales pour des services que l'Administration portuaire fournira à ses clients au cours de l'exercice suivant.

Les emprunts bancaires sont décrits aux pages 29 à 31 (note n° 8).

Des précisions sur les obligations locatives sont fournies dans la note n° 5, à la page 24.



*(En milliers de dollars)*

Le passif au titre de la concession du tunnel piétonnier est décrit dans la note n° 15, à la page 35.

Les passifs au titre des avantages du personnel correspondent au passif constaté pour les régimes d'avantages de l'Administration portuaire, et sont décrits aux pages 26 à 29 (note n° 7).

Les capitaux propres correspondent à la différence entre les actifs et les passifs. Ils ont diminué de 19 456 \$ en 2020, comme on peut le voir dans l'État des variations des capitaux propres à la page 4.

L'Administration portuaire dispose toujours de liquidités financières, et son ratio de liquidité générale (total des actifs courants divisé par le total des passifs courants) était de 4,79 au 31 décembre 2020. Ce ratio est inférieur à celui qu'elle affichait au 31 décembre 2019 (6,23) – il s'agit là encore d'une conséquence de la pandémie.

Le ratio de résultat financier était négatif en 2020, avec une marge déficitaire/bénéficiaire (total de la perte nette/du bénéfice net divisé par le total des produits bruts) de 34,5 % – reflet de l'incidence de la pandémie. Ce ratio était positif (5,8 %) en 2019.

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

Le Tableau des flux de trésorerie commence par le bénéfice net (perte nette) figurant dans l'État du résultat net et du résultat global, et y réintègre ou en déduit les éléments sans effet sur la trésorerie. Ces éléments sont l'amortissement, la charge au titre des avantages futurs du personnel, la cotisation de l'employeur aux régimes d'avantages futurs, les charges d'intérêts (dont celles liées aux baux), la perte ou le gain sur les swaps de taux d'intérêt, les intérêts versés aux banques, les intérêts versés au titre de la concession du tunnel piétonnier, et la trésorerie soumise à restrictions (FAA). Un montant est ensuite ajouté ou déduit pour le fonds de roulement hors trésorerie. En 2020, l'intégration de ce montant a entraîné une augmentation de 4 954 \$ des liquidités. Cela s'explique par la baisse de 3 437 \$ du montant des débiteurs, la baisse de 183 \$ des charges payées d'avance, la hausse de 2 844 \$ des produits comptabilisés d'avance compensée par la hausse de 12 \$ de la valeur des stocks, et la baisse de 1 498 \$ du montant des créditeurs et des charges à payer.

Les activités d'investissement et de financement sont ensuite énumérées. Les activités d'investissement comprennent le remboursement reçu sur les billets à recevoir, la diminution des placements à court et long terme, et l'acquisition des immobilisations mentionnées plus haut. Les activités de financement comprennent les éléments liés au tunnel piétonnier, le versement des frais de location, le passif au titre de la concession du tunnel piétonnier et les remboursements du capital des prêts bancaires.

Au final, la trésorerie et les équivalents de trésorerie ont diminué de 836 \$ en 2020, passant d'un total de 18 883 \$ à un total de 18 047 \$. En raison des tendances en matière de taux d'intérêt, les montants détenus en trésorerie et équivalents de trésorerie et investis en placements à court terme sont plus importants. En date du 31 décembre 2020, dans le cadre de l'accord relatif au projet du tunnel piétonnier, l'Administration portuaire affichait un montant seuil payé d'avance – Dépôt au titre du tunnel de 24 729 \$. L'Administration portuaire continue d'étudier les possibilités d'investissement de ses ressources de trésorerie dans des projets d'amélioration de l'infrastructure et dans des initiatives qui profiteraient à l'ensemble de ses opérations commerciales.

*(En milliers de dollars)*

### **Perspectives financières pour 2021**

La pandémie de COVID-19 a lourdement affecté le rendement financier de l'Administration portuaire. C'est particulièrement manifeste à l'Aéroport Billy Bishop, où la suspension temporaire du service aérien commercial régulier a entraîné la chute spectaculaire des recettes tirées des activités aéronautiques et non aéronautiques. La direction de l'Administration portuaire a réagi en mettant en place diverses mesures visant à préserver les ressources de trésorerie et à protéger les liquidités. L'organisation possède de nombreux et précieux atouts, et continue de mettre en œuvre des plans visant à en faire le meilleur usage possible à l'avenir. Le service des transporteurs réguliers à l'Aéroport devrait reprendre au milieu de l'année 2021. Il faudra sans doute un certain temps pour que ces transporteurs et l'Aéroport connaissent à nouveau un achalandage comparable à celui de 2019, mais la direction de l'Administration portuaire continuera de surveiller la situation et prendra ses décisions opérationnelles en conséquence. Selon les prévisions, le Port, la Marina et les Biens devraient afficher de bons résultats en 2021 et offrir des rendements satisfaisants à l'organisation. L'Administration portuaire a bon espoir d'enregistrer en 2021 une solide performance financière.