



# APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT



## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

# APPROCHE DE LA DURABILITÉ

Cette année, la COVID-19 a touché presque tous les aspects de l'économie mondiale, et ses répercussions sur l'aviation ont été profondes. En même temps, notre secteur a continué de jouer un rôle primordial dans le mouvement essentiel des personnes et des biens. Dès les premiers jours de la pandémie, l'aéroport Pearson de Toronto a appuyé le travail essentiel consistant à fournir de l'équipement de protection individuelle, des fournitures médicales et des vaccins aux Canadiens. Dans cette optique, nous avons adopté diverses mesures dans le cadre de notre initiative Aéroports en santé, toutes conçues pour protéger la santé et la sécurité de nos passagers, de nos employés et de nos collectivités.

En plus d'aider le Canada à réagir à la crise immédiate, nous travaillons également avec des partenaires de toute la région pour jeter les bases d'une reprise inclusive et durable après la pandémie. Il n'a jamais été aussi clair que la collaboration active entre les gouvernements, les institutions, le secteur privé et les particuliers est le moyen le plus efficace de stimuler la reprise.

L'aéroport Pearson de Toronto a un mandat et un grand sens des responsabilités qui nous demandent de veiller à ce que notre aéroport continue de soutenir la croissance et le dynamisme de notre région, de notre province et de notre pays. Nos plans pour les décennies à venir reposent fermement sur nos engagements à l'égard de la responsabilité environnementale, de l'engagement et de l'investissement communautaires, ainsi que sur des normes rigoureuses en matière de santé et de sécurité.

En tant que plaque tournante mondiale de premier plan, l'aéroport Pearson de Toronto est déterminé à façonner un avenir durable pour l'industrie de l'aviation, un avenir qui aidera à créer des emplois de qualité et ouvrira des portes aux possibilités économiques tout en appuyant la transition vers une économie à faibles émissions de carbone. Notre aéroport facilite l'exportation de biens et de services provenant de l'ensemble des provinces et territoires, et il accueille des travailleurs qualifiés, des investisseurs, des entrepreneurs, des touristes et des étudiants étrangers au Canada. Fait tout aussi important, nous travaillons avec nos intervenants pour renforcer les collectivités avoisinantes et toute la région en faisant la promotion de solutions intégrées de transport en commun et de programmes favorisant le bien-être social et économique.

Nous reconnaissons que les répercussions d'un aéroport ne sont pas toutes positives, et qu'une partie de notre rôle consiste à continuellement faire évoluer nos opérations en vue d'assurer la durabilité à long terme de notre aéroport et de notre planète. Nous avons la responsabilité de trouver un juste équilibre entre les avantages sociaux et économiques que nous offrons et les autres effets de nos activités, comme le bruit des aéronefs et la congestion routière, qui peuvent avoir une incidence sur la qualité de vie de

nos voisins. Nous nous efforçons aussi de réduire au minimum les répercussions sur la qualité de l'air et de l'eau, l'écologie et la faune des environs.

Les changements climatiques représentent une menace mondiale qui exige des mesures audacieuses et concertées afin de réduire les émissions de carbone et se préparer aux futurs effets attendus. La GTAA reconnaît depuis longtemps la nécessité de faire sa part, et nous sommes déterminés à réduire davantage les émissions de carbone à l'aéroport Pearson de Toronto. Notre objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre de nos opérations à un niveau net zéro d'ici 2050. Bien que nous ne contrôlions pas les émissions de nos compagnies aériennes partenaires ou locataires, nous nous efforçons de collaborer à des innovations technologiques et de processus qui atténuent notre impact collectif et réduisent nos émissions de portée 3.

Étant donné l'importance de la durabilité dans notre réflexion, la GTAA publie un rapport annuel intégré qui, à notre avis, offre la vue d'ensemble la plus complète de nos priorités, de notre rendement et de notre stratégie à long terme.



**En tant que plaque tournante mondiale de premier plan, l'aéroport Pearson de Toronto est déterminé à façonner un avenir durable pour l'industrie de l'aviation, un avenir qui aidera à créer des emplois de qualité et ouvrira des portes aux possibilités économiques tout en appuyant la transition vers une économie à faibles émissions de carbone.**

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

# RAPPORT SUR NOTRE RENDEMENT

La vue d'ensemble qui suit présente notre approche de gestion pour les principaux sujets liés à la gouvernance environnementale, sociale et de la durabilité. Elle propose des liens menant à des examens pertinents dans d'autres sections du rapport annuel en ligne. Ces renseignements sont également disponibles dans notre document téléchargeable sur l'approche en matière de gestion de la durabilité et l'indice de durabilité, qui comprend des mesures dérivées des rapports de la Global Reporting Initiative (GRI), du Sustainability Accounting Standards Board (SASB) et du Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

Nos rapports respectent les normes GRI : option de conformité essentielle (autodéclaration), et on y trouve l'élément d'information pour le secteur des exploitants d'aéroport, que la GTAA a aidé à élaborer en 2011. Les sujets prioritaires abordés dans le présent rapport ont été déterminés dans le cadre d'un exercice de planification stratégique lancé en 2019. Ce travail nous a aidés à déterminer nos priorités pour les cinq prochaines années et les objectifs de notre aéroport d'ici à 2025. L'initiative Aéroport en santé, qui est au cœur de notre travail et de nos rapports en 2020, appuie et complète ces priorités existantes.

Nos sujets et domaines d'intérêt prioritaires étaient les suivants pour 2020 :



### RESPONSABILITÉ D'ENTREPRISE

Améliorer nos collectivités locales grâce à des investissements communautaires, à la gestion du bruit et à la gérance de l'environnement.



### EXPÉRIENCE DES PASSAGERS ET DES CLIENTS

Établir une norme mondiale pour la circulation et l'expérience des passagers, ainsi que pour les relations avec les partenaires des compagnies aériennes.



### SÉCURITÉ

Maintenir un bilan exceptionnel en matière de sûreté et de sécurité au travail à l'aéroport Pearson de Toronto, notamment grâce aux nouvelles mesures prises dans le cadre de notre engagement relatif à un Aéroport en santé.



### PERSONNEL

Soutenir l'avancement professionnel des employés de la GTAA et de l'effectif plus important de l'aéroport Pearson de Toronto, et offrir de l'aide aux personnes déplacées par les effets économiques de la COVID-19.



### CROISSANCE DU TRANSPORT AÉRIEN

Réaliser une croissance durable grâce au transport terrestre et au fret.

Nous continuons d'utiliser un programme de vérification interne pour examiner les données sur le rendement de l'aéroport Pearson de Toronto, notamment les modes de saisie, de collecte, d'examen et de déclaration des données. Nous avons analysé un échantillon de renseignements liés aux indicateurs de rendement afin de confirmer l'existence d'un processus documenté et de contrôles adéquats. Tout ce travail nous donne la possibilité de présenter des données cohérentes et exactes. Actuellement, la GTAA n'a pas de politique ou de mandat en ce qui concerne l'assurance externe de nos rapports non financiers.

**APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT**

**OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

Les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies sont un appel mondial à agir pour éradiquer la pauvreté, protéger la planète et faire en sorte que tous les êtres humains vivent dans la paix et la prospérité. En 2020, nous avons poursuivi notre travail pour créer un avenir plus durable et produire des rapports sur les ODD et les cibles connexes qui s’harmonisent avec les priorités stratégiques de la GTAA.

ODD	Cibles pertinentes	Contributions choisies
 <p><b>ODD 3 – Bonne santé et bien-être</b></p>	<p><b>3.9</b> D’ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses, à la pollution et à la contamination de l’air, de l’eau et du sol.</p> <p><i>Remarque : la cible s’applique aussi à la pollution sonore.</i></p>	<p>La GTAA a un solide programme de gestion du bruit qui est mis à jour tous les cinq ans au moyen d’un nouveau plan d’action pour la gestion du bruit. Le programme de gestion du bruit de la Société est fondé sur l’approche équilibrée de la gestion du bruit de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) et est déterminé à appliquer les pratiques exemplaires internationales et à améliorer la façon dont nous gérons le bruit.</p> <p>L’aéroport Pearson de Toronto est le premier aéroport en Amérique du Nord à lancer un outil interactif sur le Web qui permet aux utilisateurs d’entrer des données de localisation, comme une adresse domiciliaire, et de recevoir des données sur le bruit personnalisées propres à un site.</p> <p>Malgré la COVID-19 et les restrictions en matière de rassemblements publics, les forums publics sur la gestion du bruit ont été déplacés en ligne pour continuer d’appuyer notre collectivité.</p> <p><b>Renseignements à l’appui :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Indice de durabilité</li> <li>GRI AO7</li> <li>GRI 203-2</li> <li>GRI 305</li> <li>GRI 306</li> <li>GRI 401-2</li> <li>GRI 403</li> </ul> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité</p> <p><a href="#">Notice annuelle – Questions environnementales – Programme de gestion du bruit (en anglais)</a></p> <p><a href="#">Gestion du bruit</a></p>

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

ODD	Cibles pertinentes	Contributions choisies
<div data-bbox="162 367 354 562"> </div> <p data-bbox="162 577 373 682"><b>ODD 5 – Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles</b></p>	<p data-bbox="414 367 719 525"><b>5.5</b> Garantir la participation entière et effective des femmes et leur accès en toute égalité aux fonctions de direction à tous les niveaux de décision, dans la vie politique, économique et publique.</p> <p data-bbox="414 535 719 588"><b>5.5.2</b> Proportion de femmes occupant des postes de gestion.</p>	<p data-bbox="735 367 1502 451">Ensemble, avec notre conseil d'administration, nous sommes déterminés à poursuivre le voyage pour veiller à ce que les principes et les pratiques qui favorisent la diversité et l'inclusion soient présents dans tous les aspects de nos activités et de notre aéroport.</p> <p data-bbox="735 457 1502 615">Dans les semaines qui ont précédé la Journée internationale des femmes 2020, le groupe Women's Alliance@YYZ, en partenariat avec le Programme en matière de diversité et d'inclusion de la GTAA, a organisé des activités visant à reconnaître les mesures prises pour améliorer l'égalité entre les sexes non seulement à la GTAA, mais aussi dans les collectivités environnantes. Nos dirigeants continuent de démontrer leur engagement à favoriser l'inclusion et l'autonomisation des femmes au travail.</p> <p data-bbox="735 621 1502 674">La GTAA est déterminée à aller plus loin en tant qu'organisation en condamnant le racisme envers les Noirs et l'inégalité et en défendant une culture inclusive pour tous.</p> <p data-bbox="735 680 974 711"><b>Renseignements à l'appui :</b></p> <p data-bbox="735 718 1282 1081">           Indice de durabilité            GRI 102-8            GRI 202-1            GRI 401            GRI 404-3            GRI 405            GRI 406-1            SV-PS-330a.1            SV-PS-330a.2            Rapport annuel – Une main-d'œuvre en santé            Rapport annuel – Approche de la durabilité – Personnel            Notice annuelle – Diversité des administrateurs et des dirigeants         </p> <p data-bbox="735 1087 1161 1119"><a href="#">Notice annuelle – Philosophie de rémunération</a></p>
<div data-bbox="162 1144 354 1339"> </div> <p data-bbox="162 1354 397 1491"><b>ODD 6 – Garantir l'accès de tous à des services d'alimentation en eau et d'assainissement gérés de façon durable</b></p>	<p data-bbox="414 1144 719 1459"><b>6.3</b> D'ici à 2030, améliorer la qualité de l'eau en réduisant la pollution, en éliminant l'immersion de déchets et en réduisant au minimum les émissions de produits chimiques et de matières dangereuses, en diminuant de moitié la proportion d'eaux usées non traitées et en augmentant considérablement à l'échelle mondiale le recyclage et la réutilisation sans danger de l'eau.</p> <p data-bbox="414 1470 719 1732"><b>6.4</b> D'ici à 2030, augmenter considérablement l'utilisation rationnelle des ressources en eau dans tous les secteurs et garantir la viabilité des retraits et de l'approvisionnement en eau douce afin de tenir compte de la pénurie d'eau et de réduire nettement le nombre de personnes qui souffrent du manque d'eau.</p> <p data-bbox="414 1743 719 1850"><b>6.b</b> Appuyer et renforcer la participation de la population locale à l'amélioration de la gestion de l'eau et de l'assainissement.</p>	<p data-bbox="735 1144 1502 1228">La GTAA est déterminée à gérer nos ressources en eau par des efforts de conservation de l'eau, la gestion de la qualité de l'eau et la gestion des risques d'inondation, protégeant ainsi les réserves d'eau de la région.</p> <p data-bbox="735 1234 1502 1339">En plus de notre travail sur la gestion de l'eau dont il a été question tout au long du rapport annuel, la gestion durable de l'eau a été soulignée au personnel dans le cadre du People Power Challenge lors d'un webinaire sur la gestion de l'eau à la maison et au travail en septembre 2020.</p> <p data-bbox="735 1346 974 1377"><b>Renseignements à l'appui :</b></p> <p data-bbox="735 1383 1144 1596">           Indice de durabilité            GRI 303            IF-RE-140a.1            IF-RE-140a.2            IF-RE-140a.3            Rapport annuel – Approche de la durabilité            Notice annuelle – Questions environnementales         </p> <p data-bbox="735 1602 1096 1633"><a href="#">Notice annuelle – Risques opérationnels</a></p> <p data-bbox="735 1640 876 1671"><a href="#">Environnement</a></p>

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

ODD	Cibles pertinentes	Contributions choisies
 <p><b>8 TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE</b></p> <p><b>ODD 8 – Travail décent et croissance économique</b></p>	<p><b>8.5</b> D'ici à 2030, parvenir au plein emploi productif et garantir à toutes les femmes et à tous les hommes, y compris les jeunes et les personnes handicapées, un travail décent et un salaire égal pour un travail de valeur égale.</p> <p><b>8.6</b> D'ici à 2030, réduire considérablement la proportion de jeunes non scolarisés et sans emploi ni formation.</p> <p><b>8.8</b> Défendre les droits des travailleurs, promouvoir la sécurité sur le lieu de travail et assurer la protection de tous les travailleurs, y compris les migrants, en particulier les femmes, et ceux qui ont un emploi précaire.</p> <p><b>8.9</b> D'ici à 2030, élaborer et mettre en œuvre des politiques visant à développer un tourisme durable qui crée des emplois et mettre en valeur la culture et les produits locaux.</p>	<p>En 2020, la GTAA a pris les mesures nécessaires pour faire face aux effets dévastateurs de la COVID-19 à l'échelle mondiale, ce qui nous a obligés à harmoniser nos niveaux d'effectif avec nos réalités budgétaires et opérationnelles. Cela s'est traduit par une réduction de notre effectif et de nos dépenses en immobilisations ainsi que par la mise en œuvre de la transformation Aéroport en santé.</p> <p>L'aéroport Pearson de Toronto a été reconnu par le Conseil international des aéroports pour avoir obtenu un agrément sanitaire mondial. Le Programme d'agrément sanitaire des aéroports du Conseil international des aéroports aide les aéroports en évaluant les nouvelles mesures et procédures de santé mises en place en raison de la pandémie de COVID-19, conformément aux recommandations de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation de l'OACI. Les éléments évalués aux fins d'agrément comprennent le nettoyage et la désinfection, la distanciation physique (lorsque c'est possible et réalisable), la protection du personnel, l'aménagement des lieux, les communications avec les passagers et les installations destinées à ces derniers.</p> <p>La GTAA et le Conseil des travailleurs de l'aéroport de Toronto (TAWC) ont tenu une réunion au cours de laquelle les discussions ont porté sur les efforts déployés pour assurer la santé et la sécurité des travailleurs qui continuent de desservir l'aéroport, ainsi que des programmes de rétablissement de l'effectif pour les travailleurs et les employeurs des aéroports qui ont connu d'importantes difficultés.</p> <p>Avec le TAWC et plus de 20 organismes communautaires axés sur l'emploi, la GTAA s'est adaptée pour répondre aux besoins de la collectivité en lançant Pearson Works Online, un espace virtuel conçu pour aider la collectivité aéroportuaire à chercher de l'emploi.</p> <p>Le programme d'investissement communautaire de la GTAA, le projet Propeller, a investi un million de dollars dans des programmes, des recherches et des activités de défense des droits qui luttent contre le sous-emploi à l'aéroport et dans les collectivités environnantes.</p> <p>La GTAA continue de travailler en collaboration avec ses partenaires gouvernementaux, les compagnies aériennes, les détaillants, les hôteliers, les entreprises et les attractions touristiques, ainsi que les employés, afin de trouver des moyens de rétablir la confiance du public dans le transport aérien et dans nos aéroports.</p> <p><b>Renseignements à l'appui :</b></p> <p>Indice de durabilité            GRI 102-8            GRI 201-1            GRI 308-1            GRI 401            GRI 404            GRI 405-1            GRI 405-2            GRI 408            GRI 409            SV-PS-330a.1            SV-PS-330a.2</p> <p>Rapport annuel – Une main-d'œuvre en santé            Rapport annuel – Une économie en santé            Rapport annuel – Approche de la durabilité – Mobilisation des intervenants</p> <p><a href="#">Notice annuelle – Ressources humaines</a></p>

**APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT**

ODD	Cibles pertinentes	Contributions choisies
 <p><b>ODD 9 – Industrie, innovation et infrastructure</b></p>	<p><b>9.1</b> Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité.</p> <p><b>9.4</b> D'ici à 2030, moderniser l'infrastructure et adapter les industries afin de les rendre durables, par une utilisation plus rationnelle des ressources et un recours accru aux technologies et procédés industriels propres et respectueux de l'environnement, chaque pays agissant dans la mesure de ses moyens.</p>	<p>Nous avons établi des partenariats avec des organisations technologiques, des ministères de la Santé et des ordres de gouvernement pour mettre en œuvre les plus récentes approches scientifiques afin de faire de l'aéroport Pearson de Toronto un chef de file de l'initiative Aéroport en santé. Les initiatives Aéroport en santé de Pearson sont parmi les plus novatrices de l'industrie et nous ont valu l'agrément sanitaire mondial du Conseil international des aéroports.</p> <p>Nos plans d'infrastructure et d'innovation pour 2020 ont été fortement touchés par la pandémie. Malgré les défis présentés par la COVID-19, nous avons lancé des initiatives mettant l'accent sur la résilience et l'innovation, tout en nous concentrant sur la responsabilité financière et la santé humaine.</p> <p>Plus tôt cette année, les trois premiers lots de travaux du programme Repenser la manipulation des bagages – Bagages 2025 ont été mis en œuvre, y compris un centre de contrôle des opérations des bagages (un cerveau unique) et une installation d'entreposage précoce des bagages à l'aérogare 1.</p> <p>En mars, nous avons ouvert notre nouvelle salle de contrôle des bagages, qui a regroupé les opérations entre les deux terminaux, ce qui a permis d'améliorer l'identification et la résolution des problèmes liés aux bagages.</p> <p>En octobre 2020, le système de répartition assistée par ordinateur (RAO) a été mis en œuvre avec succès à l'aéroport Pearson de Toronto. La RAO est un système de pointe qui change la façon dont les groupes d'intervenants et notre Centre de contrôle intégré des opérations travaillent ensemble. Grâce à la répartition en temps réel selon l'emplacement et à la déclaration en direct, il sera possible d'intervenir plus rapidement auprès des unités opérationnelles et des passagers, ce qui accélérera la reprise des opérations normales.</p> <p><b>Renseignements à l'appui :</b></p> <p>Indice de durabilité GRI 201-1 GRI 203-1</p> <p>Rapport annuel – Sections sur l'innovation dans chaque chapitre Notice annuelle – Questions environnementales <a href="#">Notice annuelle – Risques opérationnels</a></p>
 <p><b>ODD 10 – Inégalités réduites</b></p>	<p><b>10.1</b> D'ici à 2030, faire en sorte, au moyen d'améliorations progressives, que les revenus des 40 pour cent les plus pauvres de la population augmentent plus rapidement que le revenu moyen national, et ce de manière durable.</p> <p><b>10.2</b> D'ici à 2030, autonomiser toutes les personnes et favoriser leur intégration sociale, économique et politique, indépendamment de leur âge, de leur sexe, de leur handicap, de leur race, de leur appartenance ethnique, de leurs origines, de leur religion ou de leur statut économique ou autre.</p>	<p>Nous demeurons un partenaire engagé dans l'autonomisation de notre collectivité et la réduction des inégalités.</p> <p>Dans le cadre du projet Propeller, nous avons fait des investissements communautaires totalisant un million de dollars, axés sur le sous-emploi.</p> <p>Nous avons également lancé le Nest Fund, un programme destiné aux organisations principalement dirigées par des personnes qui s'identifient comme Noires ou Autochtones. Le Nest Fund a lancé un appel de propositions en 2020 et examinera les propositions en 2021.</p> <p>Nous sommes fiers d'avoir lancé le programme Cordons de tournesol, une initiative visant à offrir des soins supplémentaires aux passagers ayant des handicaps invisibles, renforçant ainsi notre engagement à rendre l'expérience de chaque passager harmonieuse et agréable et à relever la barre du service à la clientèle accessible offrant une expérience de classe mondiale aux passagers. Le programme Cordons de tournesol permet aux adultes et aux enfants qui voyagent avec des handicaps invisibles de porter ou de tenir un cordon qui sert de signal indiquant qu'ils peuvent avoir besoin d'aide supplémentaire ou d'un peu plus de temps pour accomplir une tâche.</p> <p>Nous avons également introduit notre nouvelle technologie d'assistance appelée BlindSquare, un projet pilote pour les passagers des vols intérieurs de l'aérogare 1. Il s'agit d'une application GPS pour iOS (iPhone seulement) offrant aux passagers malvoyants des renseignements, en français ou en anglais, sur leur emplacement et leur environnement. La technologie améliore l'expérience des passagers aveugles ou malvoyants en leur permettant de naviguer dans l'environnement aéroportuaire de façon plus autonome.</p> <p><b>Renseignements à l'appui :</b></p> <p>Indice de durabilité GRI 102-8 GRI 401-1 GRI 404-1 GRI 404-3 GRI 405-2</p> <p>Rapport annuel – Des collectivités en santé Rapport annuel – Approche de la durabilité – Engagement et investissement communautaires <a href="#">Notice annuelle – Diversité des administrateurs et des dirigeants</a></p>

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

ODD	Cibles pertinentes	Contributions choisies
 <p><b>13</b> LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES</p> <p><b>ODD 13 – Lutte contre les changements climatiques</b></p>	<p><b>13.1</b> Renforcer, dans tous les pays, la résilience et les capacités d'adaptation face aux aléas climatiques et aux catastrophes naturelles liées au climat.</p> <p><b>13.2</b> Incorporer des mesures relatives aux changements climatiques dans les politiques, les stratégies et la planification nationales.</p> <p><b>13.2.2</b> Total des émissions annuelles de gaz à effet de serre.</p>	<p>À la fin de 2020, la GTAA a publié sa politique environnementale mise à jour, qui souligne notre engagement à exploiter notre aéroport de façon responsable sur le plan environnemental.</p> <p>Avec cette nouvelle politique, nous nous efforçons d'administrer les pratiques de gestion les plus efficaces et la technologie la plus rentable, ayant une incidence positive sur l'environnement. Nous surveillerons aussi continuellement nos progrès pour nous assurer que nous atteignons nos objectifs.</p> <p>Un élément important de la stratégie d'atténuation des risques liés aux changements climatiques de la GTAA est la participation au programme Accréditation carbone des aéroports (ACA), qui fournit un cadre commun pour la gestion active du carbone dans les aéroports du monde entier.</p> <p>Notre plan sur la durabilité, en cours d'élaboration, prévoit un large éventail de mesures qui nous permettront de nous attaquer aux répercussions possibles des activités aériennes de l'aéroport Pearson de Toronto dans le cadre de l'engagement mondial lié à la réduction des émissions de carbone.</p> <p>Notre objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre de nos activités à un niveau net zéro d'ici 2050. (Voir la section Approche de la durabilité.)</p> <p>En ce qui concerne l'atténuation des risques physiques associés aux changements climatiques, la GTAA procède également à une évaluation de la vulnérabilité aux changements climatiques pour certaines infrastructures d'eaux pluviales à l'aéroport.</p> <p>En partenariat avec l'organisme Globe Series et la ville de Mississauga, nous avons lancé la <i>Climate and Sports Initiative</i> en février 2020. Il s'agit du premier programme du genre au Canada qui utilise le sport comme plateforme pour informer, mobiliser et habiliter les Canadiens afin de protéger notre planète pour les générations futures.</p> <p>Cette initiative s'étendra sur de nombreuses années et visera à exploiter le pouvoir des sports afin de sensibiliser les gens aux répercussions des changements climatiques et de nous doter de mesures concrètes pour y remédier.</p> <p><b>Renseignements à l'appui :</b></p> <p>Indice de durabilité            GRI 102-15            GRI 305            TR-AL-110a.1            TR-AF-110a.1            TR-AF-430a.2            TCFD-S.a            TCFD-M.b</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité  <a href="#">Notice annuelle – Questions environnementales</a></p>

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

SDG	Cibles pertinentes	Contributions choisies
 <p><b>ODD 17 – Partenariats pour la réalisation des objectifs</b></p>	<p><b>17.16</b> Renforcer le Partenariat mondial pour le développement durable, associé à des partenariats multipartites permettant de mobiliser et de partager des savoirs, des connaissances spécialisées, des technologies et des ressources financières, afin d'aider tous les pays, en particulier les pays en développement, à atteindre les objectifs de développement durable.</p> <p><b>17.17</b> Encourager et promouvoir les partenariats publics, les partenariats public-privé et les partenariats avec la société civile, en faisant fond sur l'expérience acquise et les stratégies de financement appliquées en la matière.</p>	<p>La GTAA collabore avec le gouvernement du Canada, le gouvernement de l'Ontario, les administrations municipales, les organismes de santé publique et divers intervenants communautaires dans la lutte contre la COVID-19.</p> <p>Nous faisons la promotion des pratiques commerciales durables auprès des entreprises locales par l'entremise de Partners in Project Green, une initiative cofondée par la GTAA et l'organisme de conservation de la ville de Toronto et de ses environs en 2017.</p> <p>À l'été 2020, nous avons entrepris un processus de mobilisation des intervenants et du public pour valider les domaines d'intérêt de notre Stratégie de durabilité de l'environnement mise à jour. En plus de réagir positivement aux secteurs d'intérêt rationalisés et de convenir que nos objectifs à long terme sont alignés sur les pratiques environnementales de pointe, nous avons appris que nous devons mieux faire connaître nos programmes existants et la façon dont ils contribueront à la nouvelle stratégie. À l'avenir, nous pouvons saisir les occasions d'améliorer la communication, d'établir des partenariats et de collaborer avec la collectivité pour atteindre nos objectifs environnementaux.</p> <p><b>Renseignements à l'appui :</b></p> <p>Indice de durabilité GRI 102-12 GRI 102-13</p> <p>Rapport annuel – Des collectivités en santé Rapport annuel – Approche de la durabilité</p>

### NOS PRIORITÉS

Nos sujets et domaines d'intérêt prioritaires ont été déterminés dans le cadre d'un exercice de planification stratégique en 2019. Cet exercice comprenait des activités distinctes pour les cadres supérieurs, les gestionnaires et tous les employés, ainsi que des recherches et des analyses comparatives externes.

Vous trouverez ci-dessous notre approche de gestion pour chaque sujet prioritaire, des liens vers des discussions pertinentes dans d'autres sections du rapport annuel et certains indicateurs de rendement :

- Responsabilité d'entreprise
- Sécurité
- Personnel
- Expérience des passagers et des clients
- Croissance du transport aérien

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

# RESPONSABILITÉ D'ENTREPRISE

En tant qu'employeur important et au cœur de la zone économique aéroportuaire, l'aéroport Pearson de Toronto est déterminé à fonctionner de façon responsable et à être un bon voisin. Notre succès est lié à celui des collectivités qui nous entourent, et nous travaillons tout au long de l'année pour établir des liens et apporter notre contribution, répondre aux préoccupations de nos voisins et faire progresser des priorités communes comme la conservation de l'environnement. En plus de nous engager à l'échelle locale et régionale, nous travaillons également à répondre aux préoccupations nationales et mondiales, comme la lutte contre les changements climatiques et le renforcement de la résilience de notre infrastructure aux phénomènes météorologiques extrêmes. Cette année, nous avons pris des mesures spéciales pour appuyer nos collectivités, et tous les Canadiens, dans le contexte des répercussions sanitaires et économiques de la pandémie de COVID-19.

## INVESTISSEMENT ET ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRES

Notre politique sur les programmes d'investissement communautaire définit le cadre de notre programme phare, le projet Propeller, qui vise à aider les personnes sous-employées à poursuivre une carrière enrichissante et à contribuer à la vitalité économique globale. Les principaux engagements pris dans le cadre du programme consistent à redonner aux quartiers qui sont directement ou indirectement touchés par les activités de l'aéroport Pearson de Toronto, à investir un pour cent du bénéfice net de la GTAA dans des initiatives de développement communautaire et à favoriser la croissance et la prospérité de nos régions, des collectivités et des résidents locaux. Cette année, nous avons apporté un changement notable au projet Propeller, en lançant le Nest Fund décrit à la page 41 pour appuyer le renforcement des capacités des organisations dirigées par des personnes qui s'identifient comme Noires ou Autochtones et axées sur leurs besoins. Bien que les répercussions financières de la pandémie de COVID-19 nous forceront à réduire temporairement nos investissements communautaires à court terme, notre engagement envers le Nest Fund et le reste du projet Propeller demeure ferme. Appuyer le rétablissement de notre programme d'investissement communautaire est un aspect important de nos efforts plus vastes visant à assurer une reprise durable pour notre aéroport.

L'engagement communautaire prend de nombreuses formes, comme l'indique notre section sur la mobilisation des intervenants. Notre approche prévoit ce qui suit :

- l'établissement de partenariats avec des organismes qui font un travail utile dans les domaines du sous-emploi et du perfectionnement professionnel, de la durabilité environnementale, de la vitalité communautaire, des activités de renforcement communautaire, de l'amélioration de l'accessibilité ou de l'éducation;
- des consultations publiques et la mobilisation du public sur des questions comme le bruit, l'environnement, le transport en commun et plus encore. Cette année, par exemple, nous avons fait participer le public à l'élaboration de notre nouvelle politique environnementale (voir page 55).

Cette année, en raison de la COVID-19, nous avons dû interrompre certaines des activités auxquelles nous participons habituellement au-delà de notre aéroport, dans la collectivité en général. Les activités annulées comprenaient notamment des kiosques éphémères dans des endroits comme les bibliothèques et les centres communautaires; l'équipe de rue de Toronto Pearson; des commandites d'événements communautaires; et la course annuelle Runway Run qui permet de recueillir des fonds pour le projet Propeller. Nous nous sommes engagés à reprendre notre programme complet d'activités d'engagement communautaire et d'éducation dès qu'il sera sécuritaire de le faire.



**Même si que les répercussions financières de la pandémie de COVID-19 nous forceront à réduire temporairement nos investissements communautaires à court terme, notre engagement envers le Nest Fund et le reste du projet Propeller demeure ferme. Appuyer le rétablissement de notre programme d'investissement communautaire est un aspect important de nos efforts plus vastes visant à assurer une reprise durable pour notre aéroport.**

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

### GESTION DU BRUIT

La gestion du bruit est une préoccupation importante pour nos collectivités. Nous communiquons régulièrement avec nos voisins et avec les dirigeants locaux, en utilisant leurs points de vue et une expertise technique diversifiée pour faire évoluer continuellement notre approche dans ce domaine. Bien que le bruit des aéronefs ne puisse pas être éliminé, nous prenons des mesures actives pour rechercher, évaluer et mettre en œuvre des améliorations, tant au niveau des processus que de la technologie, dans le but de répondre aux préoccupations locales tout en continuant de répondre aux besoins régionaux et nationaux en matière de transport.

- Dans le cadre de nos activités ordinaires à l'aéroport, nous avons un programme de gestion du bruit qui guide la manière dont nous collaborons avec nos partenaires pour gérer quotidiennement les effets du bruit. Le programme, qui s'appuie sur l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs de l'Organisation de l'aviation civile internationale, comprend une planification de l'utilisation des terrains, des restrictions opérationnelles (comme la limitation du nombre de vols de nuit), des procédures d'atténuation du bruit pour les aéronefs et des avions et les systèmes de pistes préférentielles.
- Notre Bureau de gestion du bruit surveille le bruit et les procédures d'atténuation du bruit. En outre, il reçoit les plaintes du public, les analyse et y répond. Le Bureau publie régulièrement des avis pour informer les résidents des travaux de construction sur le terrain d'aviation, des activités aéroportuaires et des occasions de participation pouvant avoir un effet sur les activités normales du trafic aéroportuaire et le bruit d'avion. Il est possible de déposer des plaintes relatives au bruit sur notre site Web ou par téléphone.
- Nous avons des terminaux de surveillance du bruit qui sont installés à proximité de l'aéroport de façon stratégique pour recueillir des données objectives et évaluer les niveaux de bruit dans les collectivités avoisinantes. En 2020, nous sommes aussi devenus le premier aéroport en Amérique du Nord à adopter InsightFull, un portail Web interactif qui permet aux membres de la collectivité d'accéder à des données sur le bruit fondées sur l'emplacement (voir la page 42).
- Tous les cinq ans, nous nous engageons à mettre en œuvre un plan d'action pour la gestion du bruit. Ce plan s'appuie sur les pratiques exemplaires internationales et les commentaires du public et il propose des améliorations à notre gestion du bruit. Notre Plan d'action pour la gestion du bruit 2018-2022 comprend une multitude de programmes ambitieux qui s'appuient sur les dix engagements que nous avons pris envers nos collectivités. Dans le cadre du plan d'action en vigueur, nous avons lancé les Forums sur la gestion du bruit. Il s'agit d'une série de séances d'information, de tables et de groupes de travail qui nous aident à travailler plus intelligemment avec nos collectivités et à mieux collaborer avec l'industrie. Nous avons continué d'échanger de l'information et de solliciter les commentaires de nos collectivités et de nos partenaires de l'industrie dans le cadre des forums sur la gestion du bruit en 2020, en transposant le programme en ligne conformément aux recommandations de la santé publique.

- Nous cherchons continuellement des façons d'équilibrer les besoins du Canada en matière de transport et ceux de nos voisins. Voici quelques exemples d'initiatives en cours :

**Mise à l'essai d'un système de pistes prioritaires.** L'aéroport Pearson de Toronto utilise un système de pistes prioritaires pour les vols de nuit, concentrant les activités sur les pistes qui affectent le moins de résidents possible. En février 2020, nous avons entrepris un essai d'un an d'un système amélioré conçu pour promouvoir le respect de l'orientation des pistes prioritaires en coordonnant mieux les préférences de nuit avec d'autres variables (comme les conditions de vent, le déneigement et l'entretien). Bien que le trafic ait diminué cette année, l'essai a été couronné de succès, car une plus grande part des vols ont adhéré au système de pistes prioritaires mis à jour. Les prochaines étapes consistent à évaluer l'essai et à déterminer les étapes suivantes.

**Programme de restriction des vols de nuit.** L'aéroport Pearson de Toronto limite le nombre de vols entre 0 h 30 et 6 h 30 afin de limiter les effets du bruit. En 2020, nous avons reporté les ajustements prévus à notre approche budgétaire des vols de nuit, car la demande réduite en raison de la COVID-19 a fait passer le trafic bien en deçà de nos restrictions actuelles. À partir d'avril 2020, nous avons généralement utilisé entre un quart et un tiers des vols autorisés en vertu du budget des vols de nuit.

**Programme incitatif pour un parc aérien plus silencieux.** La famille de moteurs de l'Airbus A320 présente un problème de conception connu qui cause un bourdonnement à l'approche. Cette année, nous avons continué de promouvoir un programme encourageant les compagnies aériennes à moderniser ces moteurs pour réduire les effets du bruit. Nous avons également offert des incitatifs à celles qui utilisent des avions plus silencieux et modernisés pour les opérations à l'aéroport Pearson de Toronto. Nous prévoyons que d'ici 2022, 90 % des mouvements d'appareils Airbus A320 à notre aéroport seront effectués par des avions modernisés.

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

### GÉRANCE DE L'ENVIRONNEMENT

Bien que le trafic de passagers ait diminué considérablement cette année en raison de la pandémie de COVID-19, la demande de transport aérien dans notre région était à la hausse avant la pandémie et nous nous attendons à ce qu'elle reprenne dans les années à venir. Dans ce contexte, nous sommes plus que jamais déterminés à réduire constamment notre impact environnemental, même si nous gérons la demande croissante de connectivité aérienne. Guidés par notre nouvelle stratégie environnementale, nous continuons de chercher de nouvelles façons de réduire nos émissions, de nous préparer pour l'avenir et de faire notre part en ce qui a trait aux questions environnementales locales et mondiales.

En plus de nous conformer aux normes et aux règlements applicables, nous maintenons un système de gestion environnementale (SGE) qui respecte la norme ISO 14001:2015 et qui nous aide à fixer des objectifs de rendement et à poursuivre l'amélioration continue. Nos pratiques d'établissement de rapports sont conformes à la norme ISO 14064 et au programme d'accréditation de réduction du carbone, reconnu à l'échelle internationale (et dans le cadre duquel la GTAA a obtenu la certification de niveau 3). Le SGE comporte six domaines d'intérêt, soit la réduction des émissions, le renforcement de la résilience aux risques climatiques, l'amélioration de notre efficacité énergétique, l'amélioration de la gestion de l'eau, la gestion des ressources naturelles et la réduction des déchets.

Cette année, nous avons lancé une nouvelle stratégie environnementale. La stratégie comprend sept plans d'action distincts, harmonisés aux six domaines d'intérêt de notre SGE et de notre programme de gestion du bruit. Cette nouvelle stratégie a été éclairée par des consultations auprès de divers intervenants, ainsi que par une série d'exercices d'établissement de la base référence. Ensemble, ces efforts

et la stratégie environnementale elle-même ont éclairé une nouvelle politique environnementale de la GTAA, qui a été lancée en mars 2021.

Nos programmes environnementaux demeureront étroitement alignés sur nos initiatives générales en matière de responsabilité d'entreprise. Nous continuons de développer nos pratiques de surveillance et de déclaration à l'égard de cadres précis comme la Global Reporting Initiative (GRI), les normes du Sustainability Accounting Standards Board (SASB), les recommandations du Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) et les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, tout en restant concentrés sur les objectifs et principes globaux d'une déclaration robuste des aspects environnementaux, sociaux et de gouvernance.

Nous faisons la promotion des pratiques commerciales durables auprès des entreprises locales par l'entremise de Partners in Project Green, une initiative cofondée par la GTAA et l'organisme de conservation de la ville de Toronto et de ses environs en 2017.

Nous travaillons en partenariat avec les municipalités et d'autres intervenants pour promouvoir la planification durable dans notre région. Cette année, la GTAA était membre du comité directeur sur l'aménagement des bassins hydrographiques des ruisseaux Etobicoke et Mimico, qui délimitent l'aéroport à l'est et à l'ouest (voir la page 43). Le cadre de planification de l'Ontario met l'accent sur l'importance de la planification intégrée et à long terme des bassins versants par les municipalités, et la GTAA est fière de travailler avec des partenaires pour appuyer des conversations éclairées et axées sur la durabilité en ce qui a trait à l'eau, à l'infrastructure des eaux usées et des eaux pluviales, ainsi qu'à l'habitat et à la biodiversité.



**Cette année, la GTAA était membre du comité directeur sur l'aménagement des bassins hydrographiques des ruisseaux Etobicoke et Mimico, qui délimitent l'aéroport à l'est et à l'ouest.**



## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

# SÉCURITÉ

La sûreté et la sécurité sont nos principales priorités et le fondement de chacune de nos décisions. Nous avons élaboré le Programme de sécurité de l'aéroport Pearson de Toronto dans le cadre de notre engagement à assurer la sûreté et la sécurité de nos employés, des passagers et des personnes en visite à Toronto. Cette année, en plus des nombreuses pratiques de sécurité essentielles à l'exploitation de notre aéroport, nous avons adopté de nouvelles règles et de nouveaux protocoles pour assurer la sécurité de nos passagers et de nos employés pendant la pandémie de COVID-19. Nous sommes également devenus le premier aéroport au Canada à se qualifier comme Aéroport en santé dans le cadre du Programme d'agrément sanitaire des aéroports lancé par le Conseil international des aéroports (CIA). Des renseignements sur notre engagement à l'égard d'un Aéroport en santé et sur ce qu'il signifie pour la collectivité de l'aéroport Pearson de Toronto se trouvent tout au long de ce rapport, en particulier aux pages 76 à 81.

- Les entreprises actives à l'aéroport sont responsables de la sécurité de leurs employés, mais nous travaillons ensemble pour concrétiser notre vision commune d'un milieu sans lésions pour les voyageurs ou les travailleurs de l'aéroport Pearson de Toronto.
- Notre politique de sécurité établit des principes directeurs. Le Programme de sécurité de l'aéroport Pearson de Toronto compte sept systèmes de sécurité qui comprennent des politiques, des programmes et de la formation sur divers aspects des activités aéroportuaires : la sécurité aérienne, la sécurité en général, la sécurité dans les aéroports, l'environnement, les travaux techniques et de construction, la santé et la sécurité au travail, ainsi que la gestion des urgences. Les entrepreneurs en construction doivent détenir un certificat de reconnaissance confirmant que leur programme de santé et de sécurité respecte les normes provinciales et que ce programme a été examiné par un vérificateur autorisé.
- Lorsque la pandémie de COVID-19 a frappé, nous avons une stratégie en cas de pandémie en place. (Une pandémie était l'un des nombreux scénarios envisagés dans notre préparation aux situations d'urgence.) Au fur et à mesure que la situation évoluait, nous avons travaillé avec agilité et collaboration avec les intervenants de la collectivité aéroportuaire, en particulier le Forum sur la sécurité des travailleurs de l'aéroport Pearson de Toronto et le Forum sur la sécurité pour les dirigeants de l'aéroport Pearson de Toronto (voir la page 24) pour peaufiner et adapter notre approche à mesure que de nouveaux renseignements devenaient disponibles. Le registre des cas de COVID-19 de l'aéroport Pearson de Toronto (voir la page 22) a été l'une des principales co-créations des travailleurs et des employeurs.
- Tous les aéroports du Canada sont tenus d'avoir un programme de sensibilisation à la sécurité qui renseigne les employés sur leurs rôles et responsabilités quant à la sûreté de l'aéroport. À l'aéroport Pearson de Toronto, les employés suivent à la fois les modules nationaux et propres au site du Programme de sensibilisation à la sûreté dans les aéroports canadiens. Cette formation est obligatoire pour les personnes qui ont accès aux zones réglementées et les employés de l'aéroport qui se sont absentés du travail pendant plus d'un an.
- Dans l'ensemble de notre communauté aéroportuaire, nous essayons de renforcer notre culture de sûreté et de sécurité en mettant constamment l'accent sur les communications et l'identification des risques. Cette année, nous nous sommes concentrés sur les politiques et les messages de sécurité liés à la COVID-19. Nous avons également mené un sondage auprès des employés de la GTAA en mai 2020, en particulier pour évaluer leur perception des efforts que nous déployons pour appuyer la santé et la sécurité au travail pendant la pandémie (voir la page 78).
- Historiquement, la GTAA a suivi le rendement en matière de sécurité à l'échelle de l'aéroport grâce à l'indice de sécurité de Toronto Pearson (ISTP), qui mesure le nombre de lésions avec interruption de travail par million de passagers grâce à la participation des employeurs de l'aéroport. En raison de l'accent mis par tous les employeurs sur la prévention de la COVID-19, ainsi que des mises à pied et des réductions spectaculaires de l'activité causées par la pandémie, il n'était pas pratique de recueillir ces données pour 2020. La GTAA a plutôt concentré son attention sur le registre des cas de COVID-19 de l'aéroport Pearson de Toronto, ainsi que sur l'enregistrement et la résolution des préoccupations particulières liées à la COVID-19 soulevées par le Forum sur la sécurité des travailleurs de l'aéroport Pearson de Toronto. La GTAA travaille actuellement à l'élaboration de mesures de rechange pour le rendement en matière de sécurité.

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT



## PERSONNEL

Notre aéroport offre un lieu de travail dynamique, et nos employés sont très fiers de la différence que nous faisons pour les passagers, notre collectivité et notre pays. Au cours des dernières années, nous avons mis l'accent sur la création d'un milieu de travail où les gens sont mobilisés et soutenus dans l'avancement de leur carrière dans l'aviation; nous demeurons profondément engagés à l'égard de ces priorités. Cette année, en raison des effets dramatiques de la pandémie sur le transport aérien, nous avons dû prendre la décision difficile de réduire l'effectif de la GTAA.

- En 2020, environ 300 employés ont été licenciés ou mis à pied, ou sont partis volontairement. En outre, 200 postes vacants ont été éliminés. Ensemble, ces changements se sont traduits par une réduction de 27 % de notre effectif. En plus des périodes de préavis prolongées et des indemnités de départ, tous les employés qui quittaient leur emploi se sont vu offrir des services de transition de carrière et un programme d'aide aux employés. Nous avons également offert aux employés déplacés l'accès à Pearson Works Online, une plateforme de soutien (voir la page 22).
- La plupart des employés de la GTAA remplissent des rôles de gestion, techniques, administratifs ou opérationnels, tandis que d'autres sont des employés saisonniers qui sont embauchés pour le déglacage et l'entretien du terrain d'aviation. La majeure partie des employés sont syndiqués et représentés par la section locale 2002 d'Unifor ou la Pearson Airport Professional Firefighters Association. La restructuration qui a eu lieu en 2020 a été menée en étroite consultation avec les représentants syndicaux pour s'assurer que tout changement touchant leurs membres respectait la lettre et l'esprit de nos conventions collectives.
- Malgré les perturbations causées par la pandémie cette année, nous prévoyons une reprise et une croissance continue à long terme, compte tenu des facteurs fondamentaux de notre aéroport et de notre région. Pour atteindre nos objectifs, nous devons continuer d'améliorer les compétences et les systèmes afin d'attirer, de perfectionner, de mobiliser et de rémunérer une main-d'œuvre hautement performante. Notre stratégie de ressources humaines comprend des initiatives ciblées dans les domaines de

la santé et du bien-être, du rendement, du perfectionnement et de la reconnaissance des employés, ainsi que de la diversité et de l'inclusion. La stratégie est axée sur ce qui suit :

- Protéger nos talents et notre entreprise afin de gérer habilement un ralentissement provoqué par une pandémie dans l'industrie de l'aviation.
- Soutenir notre reprise en tirant parti des talents nécessaires pour faire rapidement pivoter la GTAA afin de rebâtir notre entreprise de façon réfléchie et rentable.
- Inspirer et mobiliser les talents de la GTAA afin d'envisager stratégiquement et de construire audacieusement l'aéroport de l'avenir.
- La diversité et l'inclusion sont des éléments importants de notre approche visant à bâtir l'aéroport de l'avenir. Nous avons mis en œuvre une stratégie triennale en matière de diversité et d'inclusion afin de créer une main-d'œuvre diversifiée et une culture d'inclusion. Cette nouvelle stratégie est axée sur quatre domaines clés pour atteindre les résultats souhaités, notamment :
  - Engagement et responsabilisation des dirigeants
  - Pratiques de ressources humaines justes et équitables
  - Culture d'inclusion
  - Solides partenariats communautaires et incidence sur la collectivité
- Nous menons des sondages de rétroaction annuels auprès des employés pour évaluer leur degré de mobilisation et trouver des façons d'améliorer l'environnement et l'expérience de travail de nos employés.

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

# EXPÉRIENCE DES PASSAGERS ET DES CLIENTS

Ayant remporté quatre fois le titre de meilleur grand aéroport de l'Amérique du Nord selon l'indice de qualité des services aéroportuaires, nous savons que les plaques tournantes mondiales qui connaissent le plus de succès ne se contentent plus de fournir les bases de la sûreté et de la sécurité, une bonne infrastructure et des processus efficaces. Les meilleurs aéroports proposent des expériences exceptionnelles aux voyageurs, ce qui en fait des aéroports de choix. Bien que la santé et la sécurité aient toujours été des impératifs essentiels, la pandémie de COVID-19 a fait en sorte qu'il est encore plus important non seulement de protéger la santé des passagers, mais aussi de renforcer la confiance de ces derniers envers le fait que l'aéroport Pearson de Toronto est un environnement sain.

- Il est essentiel de veiller à la circulation rapide et en douceur des personnes, des bagages, du fret et des aéronefs pour offrir aux passagers une expérience constamment satisfaisante. Cela peut également être bénéfique pour la santé publique en gardant les gens à l'écart et en dégageant efficacement les espaces afin qu'ils puissent être nettoyés avant l'arrivée du prochain groupe de passagers. Nous nous efforçons d'améliorer l'écoulement des passagers dans nos aéroports en améliorant sans cesse les systèmes et les processus afin de réduire les temps d'attente des passagers, notamment aux points de contrôle, dans les aires d'inspection douanière et dans les aires de retrait des bagages.
- Nous travaillons à faire de l'aéroport Pearson de Toronto une expérience accessible et accueillante pour tous. En plus de respecter tous les règlements pertinents en matière d'accessibilité, nous cherchons à élargir continuellement le soutien que nous offrons à tous les passagers, en consultant des groupes locaux de défense des droits des personnes handicapées et en adoptant les pratiques exemplaires d'organisations du monde entier. Après que des recherches externes menées pendant la pandémie eurent révélé que certaines personnes handicapées subissaient les effets négatifs des nouvelles procédures mises en place pour des raisons de santé publique, nous avons repensé notre approche pour veiller à prévenir la propagation du virus tout en assurant une expérience confortable et accessible pour tous. À l'appui de l'amélioration continue, nous avons lancé en 2020 de nouveaux programmes pour les passagers handicapés (voir la page 42) qui complètent un ensemble de services existants.
- Nous travaillons de concert avec tous nos partenaires des opérations aéroportuaires pour atteindre les objectifs communs. Nous collaborons entre autres avec les compagnies aériennes sur tous les aspects possibles, qu'il s'agisse de l'élaboration de nouveaux itinéraires, de l'amélioration des systèmes de traitement des bagages ou de l'aide aux passagers en correspondance. À l'heure actuelle, par exemple, nous nous préparons à reconfigurer les installations des arrivées et des correspondances à l'aérogare 3 afin que les passagers puissent rester dans la zone sécurisée et ne pas avoir à répéter inutilement les processus, un changement qui offrira une plus grande commodité ainsi que des avantages sur le plan de la santé publique. Nos principaux transporteurs aériens partenaires formulent également des conseils sur l'amélioration des installations et les nouvelles offres de services pour nous permettre de proposer une meilleure expérience aux passagers.
- En plus de respecter des normes de service les plus strictes en matière de propreté, de désinfection, d'éclairage, d'espace et de temps d'attente, nous enrichissons l'expérience des passagers de l'aéroport Pearson de Toronto en instaurant un climat accueillant et en bonifiant continuellement notre offre de commerces de détail, de restaurants et d'autres services. Cette année, nous nous dirigeons vers l'adoption de plusieurs processus sans contact et à faible contact, ainsi que de services de messagerie numérique et de kiosques de soutien vidéo, conçus pour appuyer les objectifs de confort, de commodité et de contrôle des infections.



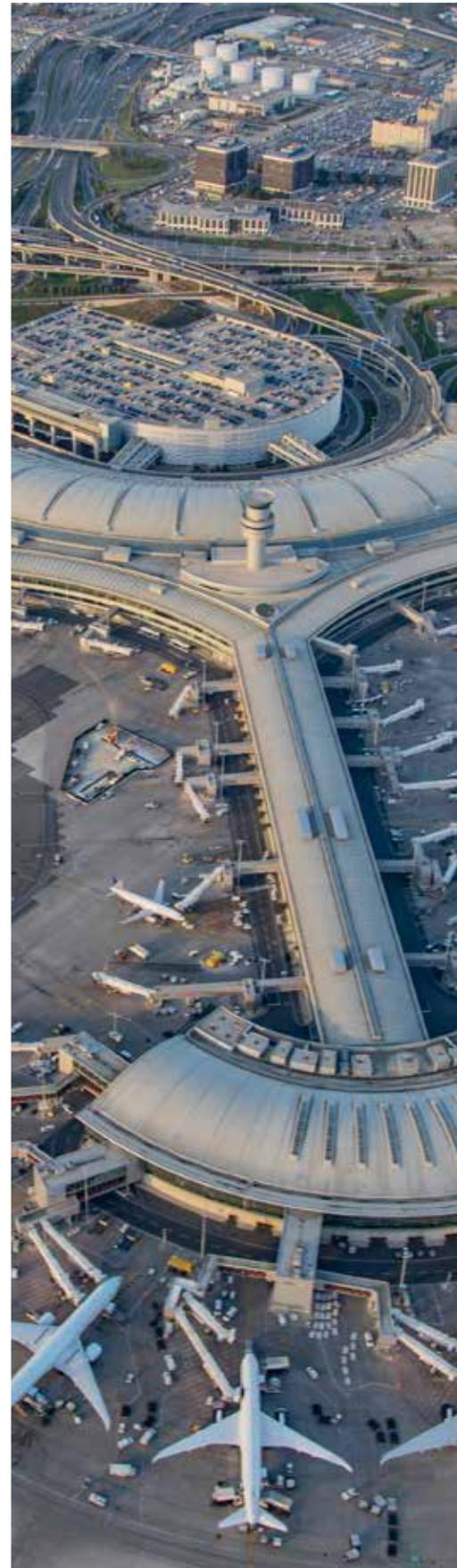
Dans le cadre de notre engagement à offrir une expérience exceptionnelle aux passagers, nous offrons des services de traduction audio dans plus de 200 langues parlées.

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

# CROISSANCE DU TRANSPORT AÉRIEN

L'aéroport Pearson de Toronto est le plus grand aéroport canadien à bien des égards, notamment sur le plan du trafic passagers. Le nombre de voyageurs aériens varie selon l'évolution des conditions mondiales, comme le démontre de manière frappante la pandémie de coronavirus. À moyen et long terme, nous prévoyons une croissance soutenue du nombre de passagers, du fait de la hausse de la demande de notre région et du reste du Canada, et des passagers internationaux qui considèrent l'aéroport Pearson comme la porte d'entrée nord-américaine idéale. Il faut bien des travaux de planification et de grands investissements pour soutenir cette croissance de manière responsable. Pendant que nous traversons les nombreuses perturbations associées à la COVID-19, nous avons également continué à cultiver les pratiques et les relations qui appuieront notre succès dans les années à venir. Cette année, nous avons communiqué et collaboré activement avec divers partenaires et intervenants, y compris tous les ordres de gouvernement.

- Avant la pandémie, l'aéroport Pearson de Toronto était sur le point de se hisser parmi les meilleurs aéroports internationaux, offrant des liaisons directes à près de 80 % de l'économie mondiale. Même avec les ajustements majeurs apportés par les compagnies aériennes en raison de la faible demande de passagers pendant la majeure partie de 2020, notre aéroport a continué d'offrir des liaisons régulières à plus de la moitié de l'économie mondiale, bien qu'avec un service moins fréquent.
- Les liaisons que nous offrons pour soutenir la circulation des personnes, des services et des capitaux sont tout aussi essentielles au transport du fret. L'ajout d'avions à fuselage large plus efficaces à la flotte des transporteurs a entraîné une hausse de la capacité de fret pour répondre à la demande croissante. Parallèlement, les tarifs concurrentiels poussent un plus grand nombre d'exportateurs à constater la valeur du transport aérien. Cette année, même si le trafic de passagers a chuté de façon spectaculaire, la demande de transport de marchandises a continué de croître. Le centre de chargement de l'aéroport Pearson de Toronto est l'un des plus grands et des plus occupés au Canada, et nous continuons d'améliorer nos capacités et nos processus.
- En 2017, nous avons établi un partenariat avec 11 aéroports régionaux importants sur le plan économique pour former le Réseau aéroportuaire du sud de l'Ontario (RASO). Les membres travaillent ensemble pour répondre aux besoins croissants de notre région en matière de services aériens et agir comme catalyseur pour les investissements locaux et régionaux, l'expansion des entreprises et la création d'emplois. En 2019, un organisme complémentaire, le Southern Ontario Municipal Aerospace Council (SOMAC), a été créé pour aider les maires et les présidents régionaux élus à l'échelle locale à coordonner les efforts visant à renforcer le soutien des municipalités accueillant un aéroport au secteur de l'aérospatiale en tant que moteur d'emploi, d'innovation et de productivité. Bien que le SOMAC et le RASO aient tous deux interrompu une grande partie de leur travail cette année, alors que les membres se concentraient sur les défis associés à la pandémie, l'aéroport Pearson de Toronto a continué à communiquer et collaborer avec le RASO pour appuyer la prestation des services et des fournitures essentiels.



APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

MOBILISATION DES INTERVENANTS

PASSAGERS

Nous avons servi 13,3 millions de passagers en 2020, une baisse de 73,6 % par rapport à 2019, attribuable à une réduction spectaculaire de la demande de transport aérien en raison de la pandémie de COVID-19.

Nos méthodes de mobilisation	Préoccupations des passagers en 2020	Faits saillants et initiatives choisies
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sondages auprès des passagers</li> <li>Sondage de satisfaction des passagers sur la qualité du service aéroportuaire</li> <li>Kiosques de rétroaction des clients et des passagers</li> <li>Portail Web des passagers, des visiteurs et de la communauté</li> <li>Médias sociaux (p. ex. Twitter, Facebook, LinkedIn, Instagram)</li> <li>SMS et WhatsApp (essai pilote en cours en 2020)</li> <li>Agent de service à la clientèle virtuel dans les aéroports</li> </ul>	<p>Cette année, les préoccupations des passagers à l'égard des voyages portaient principalement sur la sécurité dans le contexte de la pandémie.</p> <p>Les trois principaux modes de transmission potentiels de la COVID-19 au sujet desquels les passagers ont exprimé des préoccupations dans les sondages auprès des passagers :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>À bord de l'avion</li> <li>Les autres passagers</li> <li>Les toilettes</li> </ol> <p>Selon nos sondages, les cinq pratiques les plus prisées par les voyageurs pendant leur parcours :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Éloignement physique</li> <li>Nettoyage accru</li> <li>Application des mesures</li> <li>Éloignement physique à bord des vols</li> <li>Technologie de désinfection</li> </ol> <p>En plus de la sécurité (le principal problème), les quatre autres catégories de demandes de renseignements les plus courantes cette année étaient les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>correspondances (surtout la logistique de nuit pendant la pandémie)</li> <li>services frontaliers (si les déplacements prévus sont permis)</li> <li>services de transport aérien, de fret et de bagages</li> <li>services aéroportuaires comme la vente au détail et la restauration</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pour la quatrième année consécutive, l'aéroport Pearson de Toronto s'est classé au premier rang nord-américain parmi les aéroports servant plus de 40 millions de passagers annuellement du sondage mené par le Conseil international des aéroports (CIA) sur la satisfaction relative à la qualité des services aéroportuaires. Nous avons reçu un prix supplémentaire cette année pour les « meilleures mesures d'hygiène en Amérique du Nord ». Le sondage sur la qualité des services aéroportuaires évalue la satisfaction des passagers le jour de leur voyage sur des aspects comme l'enregistrement, la sécurité, les aliments, les boissons et d'autres encore. Les critères de cette année ont été modifiés pour tenir compte de la pandémie de COVID-19. Des sondages auprès des passagers au départ ont permis d'évaluer leur niveau de confort et leur perception des risques liés aux déplacements à l'aéroport Pearson de Toronto, et nous ont aidés à comprendre les effets des mesures de notre programme Aéroport en santé sur la confiance dans l'expérience de voyage.</li> <li>L'aéroport Pearson de Toronto s'est également démarqué grâce à l'initiative du CIA visant à obtenir les commentaires des clients. L'aéroport a été reconnu pour son engagement continu à communiquer avec les passagers, à recueillir leurs commentaires et à donner la priorité à la voix des passagers pendant la pandémie de COVID-19, y compris au moyen d'activités de mobilisation associées à notre initiative Aéroport en santé.</li> <li>À la suite des consultations tenues l'an dernier avec les Services canadiens de l'ouïe, Autisme Ontario et d'autres organismes qui ont contribué à éclairer notre stratégie en matière d'accessibilité, nous avons lancé de nouveaux programmes en 2020 pour les passagers ayant un handicap invisible, pour les passagers ayant une perte auditive (voir la page 42) et pour les passagers voyageant avec des animaux d'assistance.</li> <li>Nous avons mis en place un agent virtuel du service à la clientèle aux principaux comptoirs d'information de l'aéroport, offrant une interface vidéo en direct et sans contact à nos représentants des services aux passagers. Dans le contexte de la pandémie, l'agent virtuel offre un moyen sécuritaire et efficace de communiquer avec notre équipe.</li> <li>Cette année, nous avons mis à l'essai de nouveaux modes de communication avec les passagers au moyen de leurs appareils mobiles, offrant du soutien par message texte et WhatsApp.</li> </ul>

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

### EMPLOYÉS DE LA GTAA

Au 31 décembre 2020, la GTAA comptait 1 471 employés directs. Nos employés remplissent un rôle de gestion, technique, administratif ou d'une autre nature opérationnelle; d'autres encore sont des employés saisonniers qui sont embauchés pour le déglçage et l'entretien du terrain d'aviation.

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none"><li>• Sondage de rétroaction annuel auprès des employés</li><li>• Réunions trimestrielles des cadres supérieurs</li><li>• Une ligne CARE par l'intermédiaire duquel les employés peuvent faire part de leurs préoccupations</li><li>• Mises à jour sur notre portail de la GTAA (intranet d'entreprise)</li></ul> <p><i>Activités interrompues en 2020 en raison de la COVID-19 :</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Soirée de reconnaissance de l'excellence chez les employés</li><li>• Réunions des gestionnaires</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nous avons mené un sondage spécial en avril 2020 pour savoir comment les travailleurs de l'aéroport Pearson de Toronto estimaient que nous protégeions la sécurité au travail pendant la pandémie (voir la page 78).</li><li>• Nous avons ajouté un groupe sur la diversité et l'inclusion au programme de notre Équipe de la résilience et de l'innovation opérationnelles (ERIO). Entre autres activités, cette équipe a dirigé un programme d'éducation et animé des conversations sur le racisme contre les Noirs, avec l'appui des chefs d'équipe de l'ensemble de la GTAA (voir la page 21).</li><li>• Nous avons encouragé les employés à signaler toute préoccupation qu'ils ne se sentaient pas à l'aise de soulever auprès d'un directeur à notre ligne CARE (Confidential Anonymous Reporting for Employees) qui fait l'objet d'un suivi indépendant. Cette ligne était en place avant la pandémie et nous avons rappelé aux membres de l'équipe qu'elle était à leur disposition comme outil de soutien.</li><li>• Étant donné que le volume de contenu sur notre portail interne de la GTAA était exceptionnellement élevé, nous avons commencé à envoyer un courriel récapitulatif pour aider les employés à prendre connaissance des nouvelles pertinentes sur le milieu de travail qu'ils auraient pu manquer.</li></ul>



**Nous avons mis en œuvre une stratégie quinquennale visant à cibler précisément les améliorations possibles, comme l'accroissement de la représentation des femmes et des minorités visibles dans les postes de direction, la promotion de l'inclusion au travail, ainsi que la collaboration avec les groupes communautaires locaux pour créer des bassins de talents plus diversifiés.**

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

### EMPLOYÉS DE L'AÉROPORT

Avant la pandémie, près de 50 000 personnes étaient directement à l'emploi de l'aéroport Pearson de Toronto. Bien que ce nombre ait diminué en 2020, car la COVID-19 a entraîné des mises à pied et des mises à pied temporaires, l'aéroport demeure une plaque tournante importante pour l'emploi, et nous nous attendons à ce que les niveaux d'emploi reprennent à mesure que le secteur de l'aviation se redressera. La GTAA et d'autres employeurs de l'aéroport se sont engagés à fonctionner de manière à faire de la santé, de la sécurité et de la mobilisation des employés des priorités absolues tout en offrant un service de grande qualité aux passagers.

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conseil des communications destinées aux employés de l'aéroport</li> <li>• Événements et activités du Programme de sécurité de l'aéroport Pearson de Toronto</li> <li>• Conseil des travailleurs de l'aéroport de Toronto</li> <li>• Forum sur la sécurité des travailleurs de l'aéroport Pearson de Toronto</li> <li>• Forum sur la sécurité pour les dirigeants de l'aéroport Pearson de Toronto</li> <li>• Mises à jour à l'intention des employés sur le site Web de l'aéroport Pearson de Toronto</li> <li>• Bulletin électronique <i>Inside Pearson</i></li> <li>• Réseau d'écrans numériques</li> <li>• Groupes de travail interfonctionnels de l'aéroport</li> <li>• Mouvement et ateliers <i>Je suis Toronto Pearson</i></li> <li>• Bulletins Eye on Safety</li> <li>• Journée « Invitons nos jeunes au travail »</li> </ul> <p><i>Activités interrompues en 2020 en raison de la COVID-19 :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Visites d'employés dans l'aéroport (côté piste et aérogare)</li> <li>• Sondage annuel sur le climat de sécurité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bien que nos activités habituelles du Sommet sur la sécurité aient été suspendues en raison de la COVID-19, nous avons tenu une Semaine de la sécurité côté piste, où nous avons mis des discussions et des ressources à la disposition des participants.</li> <li>• Nous avons collaboré régulièrement avec le Conseil des travailleurs de l'aéroport de Toronto (TAWC) à l'élaboration des mesures de sécurité associées à la COVID-19 (voir la page 24).</li> <li>• Avec le Forum sur la sécurité des travailleurs de l'aéroport Pearson de Toronto, nous avons créé conjointement le registre des cas de COVID-19 de l'aéroport Pearson de Toronto, un système de déclaration en ligne volontaire pour les cas de COVID-19 à l'aéroport (voir la page 22).</li> <li>• Nous avons lancé Pearson Works Online. Initialement prévue comme une plateforme de collaboration entre les intervenants qui fait la promotion des avantages des carrières à l'aéroport et guide l'aéroport dans la préparation aux besoins futurs en main-d'œuvre, la plateforme a été adaptée pour soutenir les travailleurs aéroportuaires déplacés en raison de la réduction de la demande découlant de la pandémie (voir la page 22).</li> </ul>

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

### FOURNISSEURS DE SERVICES AÉROPORTUAIRES

Les fournisseurs de services aéroportuaires comprennent les services de transport au sol, les compagnies aériennes, les services aériens et les entreprises locataires. Nous collaborons afin de répondre aux besoins et de résoudre les problèmes liés au service à la clientèle, et de satisfaire aux exigences opérationnelles quotidiennes.

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none"> <li>Comité consultatif des compagnies aériennes</li> <li>Sous-comité technique</li> <li>Sous-comité des affaires commerciales</li> <li>Sous-comité des opérations liées aux passagers</li> <li>Sous-comité des opérations côté piste</li> <li>Sous-comité des opérations irrégulières</li> <li>Conseil des travailleurs de l'aéroport de Toronto</li> </ul> <p><i>Activités interrompues en 2020 en raison de la COVID-19 :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sommets sur la sécurité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nous avons lancé Pearson Works Online pour soutenir les travailleurs de l'aéroport déplacés par la pandémie (voir la page 22).</li> <li>Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le Conseil des travailleurs de l'aéroport de Toronto (voir la page 24) et le Forum sur la sécurité pour les dirigeants de l'aéroport Pearson de Toronto (voir la page 24) afin d'élaborer, de peaufiner et de maintenir notre réponse commune à la COVID-19 ainsi que les impératifs de santé et de sécurité associés aux activités régulières de l'aéroport.</li> <li>En réponse aux préoccupations exprimées par les chauffeurs de taxi et de limousine de l'aéroport au cours de la pandémie, nous avons pris plusieurs mesures pour appuyer la santé et la sécurité de ces membres essentiels de la collectivité aéroportuaire (voir la page 20). Nous avons également créé un groupe de santé et de sécurité qui se réunit régulièrement pour répondre aux préoccupations particulières des chauffeurs.</li> </ul>

### COLLECTIVITÉS RÉGIONALES

L'aéroport Pearson de Toronto est entouré par trois des plus grandes municipalités du Canada : Brampton, Mississauga et Toronto. Chacune de ces municipalités est composée de quartiers uniques et distincts.

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ligne et courriel généraux de mobilisation communautaire</li> <li>Plaintes relatives au bruit reçues par téléphone et en ligne par WebTrak</li> <li>Sondages téléphoniques thématiques</li> <li>Plateforme de surveillance du bruit InsightFull</li> <li>Recherche d'opinion publique et auprès des personnes les plus influentes</li> <li>Forums sur la gestion du bruit et mises à jour mensuelles à la Table de quartier</li> <li>Section sur les relations communautaires du site Web de l'aéroport Pearson de Toronto</li> <li>Bulletin électronique mensuel <i>Checking In</i></li> <li>Investissement communautaire par l'intermédiaire du projet Propeller</li> <li>Partners in Project Green (PPG)</li> </ul> <p><i>Activités interrompues en 2020 en raison de la COVID-19 :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Journées portes ouvertes</li> <li>Programme de bénévolat de Toronto Pearson</li> <li>Équipe de rue de Toronto Pearson</li> <li>Visites communautaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nous avons maintenu les forums sur la gestion du bruit de l'aéroport Pearson de Toronto, en faisant un virage rapide vers la mobilisation en ligne (voir la page 41).</li> <li>Nous sommes devenus le premier aéroport en Amérique du Nord à adopter InsightFull, une plateforme qui permet aux membres de la collectivité d'accéder à des données sur le bruit fondées sur l'emplacement (voir la page 42).</li> <li>Dans le cadre du projet Propeller, nous avons fait des investissements communautaires totalisant un million de dollars, axés sur le sous-emploi, particulièrement à Mississauga, Brampton et Etobicoke. Nous avons également lancé le Nest Fund, un programme d'investissement de 300 000 \$ destiné aux organisations principalement dirigées par des personnes qui s'identifient comme Noires ou Autochtones (voir la page 41). Le Nest Fund a lancé un appel de propositions en 2020 et examinera les propositions en 2021.</li> <li>Incapables de mobiliser les écoles et les jeunes de la région comme nous le faisons habituellement, nous avons lancé le Club des explorateurs de l'aéroport Pearson en ligne (voir la page 42).</li> <li>Nous avons organisé la Semaine des partenaires Pearson, qui comportait une série de réunions virtuelles axées sur le paysage de l'emploi pendant la pandémie (voir la page 24). Les activités ont attiré plus de 1 100 participants de la collectivité.</li> </ul>

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

### ORGANISMES DE FACILITATION

La GTAA collabore étroitement avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et le Bureau des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (USCBP) afin d'échanger des renseignements, d'aborder les questions de sécurité et de facilitation et de coordonner les opérations à long terme et la planification des installations.

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none"> <li>Réunions avec les dirigeants locaux de l'ACSTA, de l'ASFC et de l'USCBP.</li> <li>Courriels et autres interactions opérationnelles quotidiennes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La GTAA rencontre quotidiennement l'ACSTA, l'ASFC et l'USCBP pour examiner et coordonner les questions opérationnelles.</li> <li>En raison des nouvelles exigences de la pandémie, les initiatives de collaboration de cette année comprenaient l'amélioration du nettoyage, la mise en œuvre d'intégrations de technologies à faible contact et sans contact pour appuyer les opérations de l'ASFC et du USCBP, et l'installation de Plexiglas et d'autres adaptations d'installations liées à la santé. Les changements apportés au traitement des passagers comprenaient des tests de dépistage sur place et des études des modifications du flux de passagers conçus pour appuyer les lignes directrices en matière de santé publique et les objectifs de la GTAA visant une expérience saine et excellente pour les passagers.</li> <li>La GTAA rencontre également chaque organisme à l'échelle locale et nationale afin de planifier et de promouvoir des projets et des initiatives à plus long terme pour répondre aux besoins changeants en matière d'aviation. Cela comprend l'utilisation de nouvelles technologies et de nouveaux processus, ainsi que la planification pour répondre aux exigences en matière de ressources dans le but d'offrir aux clients de l'aéroport Pearson de Toronto une expérience sécuritaire, efficace et conforme aux normes de calibre mondial.</li> <li>La GTAA a établi des relations de travail collaboratives et constructives avec chaque organisme, ce qui a mené à des investissements considérables et une amélioration des opérations au fil du temps.</li> </ul>

### GOUVERNEMENTS ET ORGANISMES DE RÉGLEMENTATION

Nous collaborons activement avec les administrations municipales, les gouvernements provincial et fédéral et les organismes de réglementation fédéraux et internationaux (p. ex. Association du transport aérien international, NAV Canada) sur de nombreuses questions environnementales, sociales et économiques qui touchent la GTAA et l'ensemble de l'industrie du transport aérien.

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rencontres individuelles et communautaires</li> <li>Lettres aux représentants élus</li> <li>Visites de l'aéroport</li> <li>Webinaires et activités d'apprentissage</li> </ul> <p><i>Activités interrompues en 2020 en raison de la COVID-19 :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Travailler avec le Southern Ontario Municipal Aerospace Council (SOMAC), un réseau créé en 2019 pour soutenir l'emploi, l'innovation et la productivité dans le secteur régional de l'aérospatiale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nous avons participé à un comité directeur avec cinq municipalités voisines et d'autres entités pour élaborer un nouveau plan pour les bassins hydrographiques des ruisseaux Etobicoke et Mimico (voir la page 43). Le cadre de planification de l'Ontario souligne l'importance de la planification intégrée et à long terme des bassins hydrographiques par les municipalités.</li> <li>En mai, nous avons organisé un événement spécial mettant en vedette l'Antonov 225 Mria. L'avion le plus gros et le plus lourd du monde s'est posé à l'aéroport Pearson avec 25 000 boîtes d'équipement de protection individuelle. La ministre des Transports de l'Ontario, Caroline Mulroney, le ministre des Finances, Rod Phillips, le député de Mississauga-Malton, Deepak Anand, et le personnel du Cabinet du premier ministre étaient sur place pour accueillir ces marchandises essentielles.</li> <li>Nous avons organisé plusieurs événements liés au lancement de notre initiative Aéroport en santé, y compris un événement virtuel sur les innovations mises en œuvre dans le cadre du programme Aéroport en santé avec des représentants élus, ainsi que 17 visites Aéroport en santé avec 53 représentants élus et membres du personnel, y compris les ministres provinciaux de la Santé et des Transports et le solliciteur général.</li> <li>Parmi les autres activités régionales de mobilisation, mentionnons des messages directs de la présidente et chef de la direction de la GTAA, Deborah Flint, aux représentants élus; trois webinaires sur le bruit avec les représentants élus; un webinaire sur la durabilité avec les représentants élus.</li> </ul>

## APPROCHE DE LA DURABILITÉ ET RENDEMENT

### MÉDIAS

Les médias jouent un rôle important pour informer le public sur les opérations de l'aéroport Pearson de Toronto, ce qui comprend les retards et les annulations, et faire connaître les grandes initiatives de l'aéroport.

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none"><li>• Entrevues</li><li>• Médias sociaux</li><li>• Communiqués de presse</li><li>• Déclarations de presse</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cette année, nous avons créé un guide pour aider les médias à comprendre les mesures de sécurité et les interventions opérationnelles de l'aéroport Pearson de Toronto à l'égard de la COVID-19, ainsi que les rôles et les responsabilités des différents organismes et organisations de l'aéroport relativement à la pandémie. Le guide des médias comprenait également des statistiques clés et des coordonnées.</li><li>• Par l'entremise des médias, nous avons également fourni :<ul style="list-style-type: none"><li>• des renseignements aux Canadiens qui rentraient au pays à mesure que les restrictions de voyage s'intensifiaient au début de 2020;</li><li>• des mises à jour sur les conditions météorologiques graves qui avaient une incidence sur les horaires de vol;</li><li>• des renseignements trimestriels sur le trafic de passagers et les finances.</li></ul></li></ul>

### INDUSTRIE AÉRIENNE

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none"><li>• Réunions d'associations industrielles</li><li>• Conférences</li><li>• Groupes de travail</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nous avons continué de communiquer au sujet du rôle des membres du Réseau aéroportuaire du sud de l'Ontario (RASO) dans le soutien des services essentiels pendant la pandémie et dans l'établissement des bases de la reprise économique.</li><li>• Nous avons réaffirmé notre certification de niveau 3 dans le cadre du Programme d'accréditation de réduction du carbone du Conseil international des aéroports (CIA). Nous avons participé à des groupes de travail du CIA sur le climat.</li><li>• Nous avons remporté un prix environnemental du CIA dans la catégorie Système de gestion environnementale pour notre stratégie environnementale qui s'est terminée en 2020 (voir la page 36).</li></ul>



# INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD



## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Divulgations générales</b>			
GRI 102-1 Nom de l'organisation			Autorité aéroportuaire du Grand Toronto
GRI 102-2 Activités, marques, produits et services			L'aéroport Pearson de Toronto est une porte d'entrée importante en Amérique du Nord et l'un des plus grands aéroports du continent en ce qui concerne le trafic international de passagers, rejoignant plus des deux tiers de l'économie mondiale grâce à des vols directs réguliers en période pré-pandémique.
GRI 102-3 Emplacement du siège social			La GTAA est établie à Mississauga (Ontario), au Canada.
GRI 102-4 Emplacement des opérations			La GTAA est établie à Mississauga (Ontario), au Canada.
GRI 102-5 Propriété et forme juridique			<p>La GTAA a été constituée en société en 1993 à titre de société sans capital-actions au titre de la <i>Loi sur les corporations canadiennes</i>, et le gouvernement fédéral a reconnu son statut d'administration aéroportuaire canadienne en novembre 1994. Depuis le 27 février 2014, la GTAA relève de la <i>Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif</i>, qui a succédé à la <i>Loi sur les corporations canadiennes</i>. La GTAA est autorisée à exploiter des aéroports dans la région du Centre-Sud de l'Ontario, y compris dans la région du Grand Toronto (la « RGT »), sur une base commerciale, afin de fixer les frais d'utilisation et de mettre en place et d'améliorer les installations. Conformément à ce mandat, la GTAA gère et exploite actuellement l'aéroport international Pearson de Toronto (l'« aéroport » ou l'« aéroport Pearson de Toronto ») en vertu d'un bail foncier conclu avec le gouvernement fédéral en décembre 1996 (le « bail foncier »). Le bail foncier a une durée de 60 ans, avec un renouvellement de 20 ans.</p> <p>Le bail foncier est disponible <a href="#">ici</a></p>
GRI 102-6 Marchés desservis			<p>Le transport aérien mondial a été considérablement perturbé par la pandémie et a eu une incidence sur les trajets réguliers. Au 31 décembre 2020, l'aéroport Pearson de Toronto comptait 45 transporteurs aériens offrant des vols vers 79 villes canadiennes et 26 villes internationales.</p> <p>Les secteurs du transport de passagers sont les suivants :</p> <p>Vols intérieurs : 56,5 %  Vols internationaux : 21,1 %  Vols transfrontaliers : 22,4 %</p> <p>Les types de clients comprennent les vols de passagers, le fret et les vols commerciaux.</p> <p>L'activité de l'aéroport est également déclarée dans la <a href="#">notice annuelle</a>.</p>
GRI 102-7 Échelle de l'organisation			<p>13,3 millions de personnes se sont rendues à notre aéroport, en sont parties ou ont transité par celui-ci.</p> <p>1 471 employés  174 400 mouvements d'aéronefs</p> <p><a href="#">Notice annuelle</a></p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Divulgations générales</b>			
GRI 102-8 Information sur les employés et les autres travailleurs			<p>Sexe : F 28 %, M 72 %</p> <p>Non-syndiqué : 25 %</p> <p>Syndiqué : PAPFFA 5 %, Unifor 70 %</p> <p>Catégorie d'emploi : Permanent 90 %, saisonnier 9 %, temporaire 1 %</p> <p>Âge : &lt;30 5 %, 30–39 23 %, 40–49 34 %, 50–59 29 %, 60–65 8 %, &gt;65 1 %</p> <p>Catégorie d'employés : Temps plein 100 %, temps partiel 0 %</p> <p>Rapport annuel – Une main-d'œuvre en santé</p> <p>Rapport annuel – Une entreprise en santé</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité – Mobilisation des intervenants</p>
GRI 102-9 Chaîne d'approvisionnement			<p>La GTAA facilite le déplacement des personnes et des marchandises par avion; nos fournitures sont achetées localement dans le cadre d'un processus de passation de marchés vérifié.</p> <p>Rapport annuel – Une entreprise en santé</p> <p><a href="#">Travailler ensemble</a></p> <p><a href="#">Notice annuelle</a></p>
GRI 102-10 Changements importants à l'organisation et à sa chaîne d'approvisionnement			<p>Il n'y a pas de changements importants pour la période de rapport.</p>
GRI 102-11 Principe ou approche de précaution			<p>La GTAA est sous réglementation fédérale et respecte la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i>.</p> <p>La GTAA maintient également un système de gestion de l'environnement ISO 14001.</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité – Gérance de l'environnement</p> <p>Site Web de la GTAA – <a href="#">Notre environnement</a></p> <p><a href="#">Stratégie de durabilité de l'environnement</a></p>
GRI 102-12 Initiatives externes			<p>Objectifs de développement durable des Nations Unies</p> <p>Rapport annuel – Des collectivités en santé</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité – Engagement et investissement communautaires</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité – Gérance de l'environnement</p> <p><a href="#">Communauté</a></p>
GRI 102-13 Composition des associations			<p>Conseil international des aéroports</p> <p>Conseil des aéroports du Canada</p> <p>Pour obtenir la liste des autres associations, veuillez consulter :</p> <p>Rapport annuel – Des collectivités en santé</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité – Engagement et investissement communautaires</p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Divulgations générales</b>			
GRI 102-14 Déclaration du décideur principal			Rapport annuel – Message de la présidente et chef de la direction Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration
GRI 102-15 Principaux impacts, risques et possibilités		<p><b>TCFD-S.a Stratégie</b> Divulguer les répercussions réelles et potentielles des risques et des possibilités liés au climat pour les activités, la stratégie et la planification financière de l'organisation lorsque ces renseignements sont importants</p> <p>Décrire les risques et les possibilités liés au climat que l'organisation a cernés à court, moyen et long terme</p>	<p>Rapport annuel – Message de la présidente et chef de la direction Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration Rapport annuel – Des collectivités en santé Rapport annuel – Rapport de gestion <a href="#">Notice annuelle</a> – Facteurs de risque</p> <p>Grâce à la mise en œuvre des éléments du système de gestion environnementale, la direction a cerné les risques physiques et de transition pertinents pour l'organisation. Les objectifs de la norme ISO 14001 ont été établis pour 2020 et ont fait l'objet d'un rapport dans le cadre de la GRI de la GTAA.</p> <p><a href="#">Notice annuelle</a> – Questions environnementales <a href="#">Notice annuelle</a> – Risques Opérationnels</p>
GRI 102-16 Valeurs, principes, normes et normes de comportement			<p>L'organisation a un code de déontologie (le « code »), qui a été approuvé par son conseil d'administration. Le code est conforme aux exigences de la politique nationale 58-201 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières et il représente une démarche globale destinée à aborder, entre autres, les conflits d'intérêts et la promotion d'un comportement juste, honnête et éthique par les administrateurs, les dirigeants, les employés et les employés contractuels de l'organisation. Une copie du code est accessible sur le site Web de SEDAR. Le conseil d'administration surveille la conformité au code, et l'organisation exige que chaque administrateur ou dirigeant signe une déclaration annuelle confirmant que le signataire a lu le code et qu'il s'y conforme ou non; en cas de non-conformité, la déclaration en énonce les motifs.</p> <p><a href="#">Code de déontologie</a></p>
GRI 102-17 Mécanismes relatifs aux conseils et aux préoccupations en matière d'éthique			<p>Le conseil d'administration a mis en œuvre la ligne CARE (acronyme de « Confidential Anonymous Reporting for Employees »), qui permet à quiconque de dénoncer sous le couvert de l'anonymat le comportement non déontologique de tout employé, dirigeant ou administrateur. La ligne CARE s'applique aussi aux partenaires commerciaux engagés par l'organisation.</p> <p>GRI-102-16 <a href="#">Ligne CARE</a></p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Divulgations générales</b>			
GRI 102-18 Structure de gouvernance		<b>Gouvernance du TCFD-G.a</b> Divulguer la gouvernance de l'organisation en ce qui concerne les risques et les possibilités liés au climat	En tant que société sans capital-actions, elle possède des membres et non des actionnaires ou d'autres détenteurs d'actions. La GTAA est régie par un conseil d'administration composé de 15 administrateurs. Les administrateurs sont élus par les membres. Les administrateurs sont élus pour un mandat de trois ans et ils peuvent être réélus pour un maximum de neuf ans.  Rapport annuel – Gouvernance et leadership – Conseil d'administration Rapport annuel – Gouvernance et leadership – Gouvernance d'entreprise  <a href="#">Notice annuelle – Mandat du conseil d'administration</a>  La surveillance des risques par le conseil d'administration comprend les risques pour l'environnement et le climat. Le conseil d'administration et la direction évaluent les risques et les possibilités liés au climat dans le cadre du programme de gestion du risque d'entreprise (GRE) de la GTAA, qui offre une approche disciplinée pour déterminer, évaluer, traiter et gérer les risques, et intégrer les facteurs de risque dans la stratégie et les possibilités. Cette approche pangouvernementale permet de gérer les risques opérationnels et externes et de les harmoniser avec les priorités et les objectifs stratégiques de la GTAA.
GRI 102-19 Pouvoir délégué		<b>Gouvernance du TCFD-G.a</b> Décrire la gouvernance de l'organisation en ce qui concerne les risques et les possibilités liés au climat	Le conseil d'administration de la GTAA se réunit régulièrement et considère que sa principale responsabilité consiste à superviser la conduite des activités de la GTAA et à établir l'orientation stratégique de la GTAA.  <a href="#">Notice annuelle</a> – Mandat du conseil d'administration
GRI 102-20 Responsabilité au niveau de la direction pour les questions économiques, environnementales et sociales		<b>Gouvernance du TCFD-G.a</b> Divulguer la gouvernance de l'organisation en ce qui concerne les risques et les possibilités liés au climat	Économique : Directeur des finances Environnementale : Vice-président, Planification d'aéroport et services techniques Sociale : Vice-présidente, Relations avec les intervenants et communications  <a href="#">Notice annuelle</a>
GRI 102-21 Consultation des intervenants sur des sujets économiques, environnementaux et sociaux			Rapport annuel – Des collectivités en santé Rapport annuel – Approche de la durabilité – Engagement et investissement communautaires Rapport annuel – Approche de la durabilité – Mobilisation des intervenants
GRI 102-22 Composition du plus haut organe de gouvernance et de ses comités			La GTAA est régie par un conseil d'administration composé de 15 administrateurs Rapport annuel – Gouvernance et leadership – Conseil d'administration Site Web de la GTAA – <a href="#">Gouvernance</a>  Le conseil d'administration compte quatre comités permanents, soit le comité d'audit, le comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants, le comité des ressources humaines et de la rémunération et le comité de planification et de développement commercial.
GRI 102-23 Président du plus haut organe de gouvernance			Président du conseil d'administration, Doug Allingham (indépendant)
GRI 102-24 Nomination et sélection du plus haut organe de gouvernance			<a href="#">Notice annuelle</a> – Gouvernance d'entreprise – Nomination des membres <a href="#">Notice annuelle</a> – Diversité des administrateurs et des dirigeants

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Divulgations générales</b>			
GRI 102-25 Conflits d'intérêts			Aucun conflit d'intérêts n'a été signalé.
GRI 102-26 Rôle du plus haut organe de gouvernance dans l'établissement de l'objectif, des valeurs et de la stratégie		<b>Gouvernance du TCFD-G.a</b> Divulguer la gouvernance de l'organisation en ce qui concerne les risques et les possibilités liés au climat	Le conseil d'administration veille à ce que des objectifs et des stratégies à long terme soient élaborés et mis en œuvre pour s'assurer que l'aéroport Pearson de Toronto continue à soutenir et à favoriser la croissance dans la région du Grand Toronto. Le conseil d'administration veille également à ce que les systèmes nécessaires soient en place pour gérer les risques associés aux activités de la GTAA et pour surveiller et mesurer le rendement de la direction dans la réalisation des objectifs de la GTAA. <a href="#">Notice annuelle</a> – Mandat du conseil d'administration
GRI 102-27 Connaissance collective du plus haut organe de gouvernance		<b>Gouvernance du TCFD-G.a</b> Divulguer la gouvernance de l'organisation en ce qui concerne les risques et les possibilités liés au climat	<a href="#">Notice annuelle</a> – Orientation et formation continue <a href="#">Notice annuelle</a> – Mandat du conseil d'administration
GRI 102-28 Évaluer le rendement du plus haut organe de gouvernance			Le conseil d'administration surveille également les processus et les systèmes pour gérer les risques associés aux activités de la GTAA et pour surveiller et mesurer le rendement de la direction dans la réalisation du plan stratégique, de la vision et de la mission de la GTAA. <a href="#">Notice annuelle</a> – Gouvernance d'entreprise – Comités du conseil d'administration
GRI 102-29 Identifier et gérer les impacts économiques, environnementaux et sociaux		<b>Gouvernance du TCFD-G.a</b> Divulguer la gouvernance de l'organisation en ce qui concerne les risques et les possibilités liés au climat  <b>Gouvernance du TCFD-G.a</b> Décrire le rôle de la direction dans l'évaluation et la gestion des risques et des possibilités liés au climat  <b>TCFD-M.b Mesures et objectifs</b> Divulguer les mesures et les objectifs utilisés pour évaluer et gérer les risques et les possibilités pertinents liés au climat lorsque ces renseignements sont importants  Divulguer la portée 1, la portée 2 et, le cas échéant, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la portée 3 et les risques connexes	Rapport annuel – Une entreprise en santé Rapport annuel – Une économie en santé Rapport annuel – Des collectivités en santé <a href="#">Notice annuelle</a>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Divulgations générales</b>			
GRI 102-30 Efficacité des processus de gestion des risques		<p><b>TCFD-M.a Mesures et objectifs</b> Divulguer les mesures et les objectifs utilisés pour évaluer et gérer les risques et les possibilités pertinents liés au climat lorsque ces renseignements sont importants</p> <p>Divulguer les mesures utilisées par l'organisation pour évaluer les risques et les possibilités liés au climat, conformément à sa stratégie et à son processus de gestion des risques</p> <p><b>TCFD-M.b</b> Divulguer la portée 1, la portée 2 et, le cas échéant, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la portée 3 et les risques connexes</p>	<p>Le conseil d'administration et ses comités supervisent la gestion des risques et prennent des mesures pour veiller à ce que la direction ait une structure efficace de gestion des risques en place. La direction doit veiller à ce que les politiques et les pratiques soient efficaces, respectent les exigences législatives et réglementaires et tiennent compte des pratiques exemplaires. La GTAA a élaboré et mis en œuvre un programme de gestion du risque d'entreprise (GRE) qui offre une approche disciplinée pour déterminer, évaluer, traiter et gérer les risques, et intégrer les facteurs de risque à sa planification stratégique. Une approche pangouvernementale permet de gérer les risques opérationnels et externes et de les harmoniser avec les priorités stratégiques de la GTAA, y compris les facteurs de risque environnementaux, sociaux et de gouvernance (« ESG »).</p> <p>Selon la norme ISO 14001, la GTAA doit fixer des objectifs annuels, en tenant compte des changements climatiques dans son approche.</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité <a href="#">Notice annuelle</a> – Questions environnementales</p>
GRI 102-31 Examen des thèmes économiques, environnementaux et sociaux		<p><b>Gouvernance du TCFD-G.a</b> Divulguer la gouvernance de l'organisation en ce qui concerne les risques et les possibilités liés au climat</p> <p><b>TCFD-G.b Gouvernance</b> Décrire le rôle de la direction dans l'évaluation et la gestion des risques et des possibilités liés au climat</p>	<p>Rapport annuel – Gouvernance organisationnelle</p> <p>Les sujets sont examinés aux réunions périodiques du conseil d'administration. Le conseil d'administration se réunit habituellement tous les trimestres; toutefois, en 2020, il s'est réuni plus fréquemment. En 2020, il y a eu dix réunions du conseil d'administration, six réunions du Comité de gouvernance et des relations avec les intervenants, cinq réunions du Comité de vérification, cinq réunions du Comité des ressources humaines et de la rémunération et quatre réunions du Comité de planification et de développement commercial.</p> <p><a href="#">Notice annuelle</a> – Comités du conseil d'administration <a href="#">Notice annuelle</a> – Rémunération des directeurs</p>
GRI 102-32 Rôle du plus haut organe de gouvernance dans les rapports sur la durabilité		<p><b>Gouvernance du TCFD-G.a</b> Divulguer la gouvernance de l'organisation en ce qui concerne les risques et les possibilités liés au climat</p> <p><b>TCFD-G.b Gouvernance</b> Décrire le rôle de la direction dans l'évaluation et la gestion des risques et des possibilités liés au climat</p>	<p>Le conseil d'administration examine la version préliminaire du rapport annuel; il donne au président du conseil d'administration, ainsi qu'à la présidente et chef de la direction, le pouvoir d'approuver le rapport final.</p> <p><a href="#">Notice annuelle</a> – Mandat du conseil d'administration</p>
GRI 102-33 Communication des préoccupations critiques			<p>Les préoccupations critiques sont communiquées au moyen de réunions périodiques du conseil d'administration, de mises à jour de la stratégie et de procès-verbaux de réunions.</p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Divulgations générales</b>			
GRI 102-34 Nature et nombre total de préoccupations critiques			<p>L'exploitation quotidienne de l'aéroport est la responsabilité de la direction. L'intervention à la suite de l'interruption des activités aéroportuaires a été confiée à la direction au moyen de plans d'urgence bien élaborés.</p> <p>Le conseil d'administration se réunit habituellement tous les trimestres; toutefois, en 2020, il s'est réuni plus fréquemment. En 2020, il y a eu dix réunions du conseil d'administration, six réunions du Comité de gouvernance et des relations avec les intervenants, cinq réunions du Comité de vérification, cinq réunions du Comité des ressources humaines et de la rémunération et quatre réunions du Comité de planification et de développement commercial.</p> <p><a href="#">Notice annuelle</a> – Rémunération des directeurs  <a href="#">Notice annuelle</a> – Risques liés à l'environnement et au climat</p>
GRI 102-35 Politiques de rémunération			<p>Rapport annuel – Obligations d'information du bail foncier  <a href="#">Notice annuelle</a> – Analyse de la rémunération</p>
GRI 102-36 Processus de détermination de la rémunération			<p><a href="#">Notice annuelle</a> – Analyse de la rémunération</p>
GRI 102-37 Participation des intervenants dans la rémunération			<p>La GTAA accepte volontiers ses obligations en vertu des lois fédérales sur l'équité en matière d'emploi et les droits de la personne. Les pratiques d'embauche et la rémunération sont déterminées en fonction de la personne, indépendamment du genre et des antécédents des employés. De plus, cinq des membres du conseil d'administration de la GTAA doivent présenter chaque année des mises à jour opérationnelles de la GTAA à leurs collectivités respectives. Le public a accès à ces réunions et à l'assemblée générale annuelle de la GTAA.</p> <p><a href="#">Notice annuelle</a> – Analyse de la rémunération</p>
GRI 102-38 Taux de rémunération annuel total			<p>Rémunération totale des employés les mieux payés (à l'exclusion des avantages sociaux) : 1 610 990 \$  Rémunération totale médiane des employés : 85 527 \$  Ratio de rémunération totale : 19:1  <a href="#">Notice annuelle</a> – Analyse de la rémunération</p>
GRI 102-40 Liste des groupes d'intervenants			<p>Rapport annuel – Approche de la durabilité – Mobilisation des intervenants</p>
GRI 102-41 Conventions collectives	TR-AL-310a.1 Pourcentage de la main d'œuvre active visée par les conventions collectives		<p>PAPFFA : 5 %  UNIFOR : 70 %  Rapport annuel – Une main-d'œuvre en santé  <a href="#">Notice annuelle</a></p>
GRI 102-42 Identification et sélection des intervenants			<p>Rapport annuel – Des collectivités en santé  Rapport annuel – Approche de la durabilité – Mobilisation des intervenants</p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Divulgations générales</b>			
GRI 102-43 Approche de mobilisation des intervenants			Rapport annuel – Une économie en santé Rapport annuel – Des collectivités en santé Rapport annuel – Approche de la durabilité – Mobilisation des intervenants
GRI 102-44 Principaux sujets et préoccupations soulevés			Rapport annuel – Approche de la durabilité – Mobilisation des intervenants
GRI 102-45 Entités incluses dans les états financiers consolidés			Rapport annuel – Rapport de gestion
GRI 102-46 Définir le contenu du rapport et les limites des sujets			Rapport annuel – Approche de la durabilité – Rapport sur notre rendement <a href="#">Notice annuelle</a>
GRI 102-47 Liste des sujets importants			Rapport annuel – Approche de la durabilité – Rapport sur notre rendement <a href="#">Notice annuelle</a>
GRI 102-48 Retraitements de l'information			Changement à la norme GRI : Pour assurer le respect des exigences en matière de divulgation, particulièrement après l'introduction de nouvelles divulgations de la GRI en 2020, nous avons adopté les rapports de base de la GRI. Pour compléter nos rapports sur la durabilité, nous introduisons une sélection de mesures du SASB et du TCFD en 2020.
GRI 102-49 Changements dans les rapports			Aucun changement important n'a été apporté aux activités de production de rapports de la GTAA.
GRI 102-50 Période de rapport			Du 1 <sup>er</sup> janvier 2020 au 31 décembre 2020 Publié en mai 2021
GRI 102-51 Date du dernier rapport			Du 1 <sup>er</sup> janvier 2019 au 31 décembre 2019 Publié en mai 2020
GRI 102-52 Cycle de rapport			Annuel
GRI 102-53 Point de contact pour les questions concernant le rapport			<a href="#">Contactez-nous</a>
GRI 102-54 Allégations de déclaration conformément aux normes de la GRI			Le présent rapport a été préparé conformément aux normes de la GRI : Option de base.

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Divulgations générales</b>			
GRI 102-55 Indice de contenu de la GRI			Ce tableau est l'indice de contenu de la GRI 2020 de la GTAA et est appelé « indice de durabilité » dans le Rapport annuel 2020 de la GTAA – Approche de la durabilité.
GRI 102-56 Assurance externe			La GTAA dispose d'un programme de vérification interne pour examiner les données sur le rendement de l'aéroport Pearson de Toronto, notamment les modes de saisie, de collecte, d'examen et de déclaration des données. Il n'y a pas eu d'assurance externe du contenu sur la durabilité dans le rapport annuel de 2020. La GTAA n'a pas de politique relative à l'assurance externe de son rendement en matière de durabilité.

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Approche de gestion</b>			
<p>GRI 103-1 Explication du sujet important et de ses limites</p> <p>GRI 103-2 L'approche de gestion et ses composantes</p> <p>GRI 103-3 Évaluation de l'approche de gestion</p>	<p>TR-AL-110a.2/ TR-AF-110a.2</p> <p>Discussion sur la stratégie ou le plan à court et à long terme pour gérer les émissions du type 1, les cibles de réduction des émissions et une analyse du rendement par rapport à ces cibles</p>		<p>Rapport annuel – Aéroport en santé</p> <p>Rapport annuel – Une entreprise en santé</p> <p>Rapport annuel – Une main-d'œuvre en santé</p> <p>Rapport annuel – Des collectivités en santé</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité – Engagement et investissement communautaires</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité – Sécurité</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité – Gérance de l'environnement</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité – Personnel</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité – Expérience des passagers et des clients</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité – Croissance du transport aérien</p> <p>Rapport annuel – Rapport de gestion</p> <p><a href="#">Code de déontologie</a></p> <p><a href="#">Nouer un partenariat avec nous</a></p> <p><a href="#">Gestion du bruit</a></p> <p><a href="#">Changements climatiques</a></p> <p><a href="#">Gestion des déchets</a></p> <p><a href="#">Initiatives pour un environnement sain</a></p> <p><a href="#">Notre environnement</a></p> <p><a href="#">Politique environnementale</a></p> <p><a href="#">Sécurité</a></p> <p><a href="#">Politique sur la sûreté et la sécurité</a></p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Performance économique</b>			
GRI 201-1 Valeur économique directe générée et distribuée			<p>En milliers de dollars canadiens :</p> <p>Valeur économique directe générée (revenu total) : 833 483</p> <p>Valeur économique distribuée : 900 464</p> <p>Valeur économique retenue : (66 981)</p> <p>Rapport annuel – Rapport de gestion</p>
GRI 201-2 Répercussions financières et autres risques et possibilités liés aux changements climatiques		<p><b>Stratégie TCFD-S.b</b> Divulguer les répercussions réelles et potentielles des risques et des possibilités liés au climat pour les activités, la stratégie et la planification financière de l'organisation lorsque ces renseignements sont importants</p> <p>Décrire l'incidence des risques et des possibilités liés au climat sur les activités, la stratégie et la planification financière de l'organisation</p> <p><b>TCFD-R.a Gestion des risques</b> Divulguer la façon dont l'organisation détermine, évalue et gère les risques liés au climat</p> <p>Décrire les processus de l'organisation pour cerner et évaluer les risques liés au climat</p>	<p>La GTAA a mis en œuvre la norme ISO 14001, qui comprend les changements climatiques. Le Système de gestion de l'environnement éclaire une partie de nos plans d'activités pour atteindre les cibles du système.</p> <p>La Division des services environnementaux de la GTAA fournit à la haute direction des rapports trimestriels sur les cibles environnementales, les risques et la surveillance des plans d'atténuation. Ces risques comprennent les effets des changements climatiques sur les risques physiques et transitoires, et les changements apportés à la réglementation environnementale.</p> <p>Comme les programmes de GRE et de SGE de la GTAA ont tous deux adopté des approches ISO, le processus de détermination et d'évaluation des risques liés au climat est très semblable.</p> <p>Rapport annuel – Rapport de gestion</p> <p>Objectifs de développement durable des Nations Unies</p> <p><a href="#">Notice annuelle</a> – Questions environnementales</p> <p><a href="#">Notice annuelle</a> – Risques Opérationnels</p>
GRI 201-3 Obligations des régimes à prestations déterminées et autres régimes de retraite			<p>La GTAA maintient deux régimes de retraite à prestations déterminées. L'un de ces régimes est un régime de pension agréé pour les anciens employés de Transports Canada qui pouvaient choisir de transférer leurs droits à pension au régime de la GTAA.</p> <p>La GTAA mesure ses obligations au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs des régimes aux fins comptables au 31 décembre de chaque année.</p> <p>Rapport annuel</p> <p>Rapport annuel – Une main-d'œuvre en santé</p>
GRI 201-4 Aide financière reçue du gouvernement			<p>La GTAA a demandé 48,8 millions de dollars en 2020 dans le cadre du programme de Subvention salariale d'urgence du Canada.</p> <p>La GTAA a économisé 472,7 millions de dollars en 2020 grâce aux modifications apportées au bail foncier.</p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Présence sur le marché</b>			
GRI 202-1 Ratios du salaire d'entrée standard selon le sexe comparativement au salaire minimum local			Sans objet : Cet indicateur n'est pas pertinent, car tous les salaires de départ dépassent le salaire minimum local stipulé dans la loi du travail applicable.
GRI 202-2 Proportion de cadres supérieurs recrutés dans la collectivité locale			La GTAA est établie à un seul endroit à Toronto (Ontario), au Canada. La GTAA n'a pas de procédure d'embauche locale pour les cadres supérieurs. Lorsqu'on embauche des cadres supérieurs, la recherche ne se limite pas à ceux qui vivent dans la RGT. Les personnes qui résident dans la collectivité locale reçoivent la même considération que les personnes de l'extérieur, selon le rôle particulier.
GRI AO1 Nombre total de passagers par année, ventilé par passagers sur les vols internationaux et intérieurs et ventilé par origine, destination et transfert, y compris les passagers en transit			<p>Nombre total de passagers : 13 312 715</p> <p>Vols intérieurs : 5 467 000</p> <p>Vols internationaux : 4 813 000</p> <p>Vols transfrontaliers : 3 033 000</p> <p><a href="#">Notice annuelle</a> – Trafic aérien de passagers</p>
GRI AO2 Nombre total annuel de mouvements d'aéronefs de jour et de nuit, ventilé par passagers commerciaux, fret commercial, aviation diverse et vols d'aviation d'État			<p>Mouvements liés à l'aérogare : 149 077</p> <p>Mouvements non liés à l'aérogare : 25 368</p> <p>Total des mouvements : 174 445</p> <p>Total des mouvements (arrivée et départ) non liés à l'aérogare :</p> <p>Fret : 14 254</p> <p>Militaire/gouvernement : 92</p> <p>Hélicoptère : 66</p> <p>Aviation diverse : 10 956</p> <p><a href="#">Notice annuelle</a> – Activité de vol</p>
GRI AO3 Quantité totale de fret en tonnage			<p>Total du fret : 388 631,643 tonnes</p> <p>Fret en soute : 201 742,602 tonnes</p> <p>Transport de fret : 186 889,041 tonnes</p> <p><a href="#">Notice annuelle</a> – Fret aérien</p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Répercussions économiques indirectes</b>			
GRI 203-1 Investissements dans l'infrastructure et services appuyés			Rapport annuel – Rapport de gestion Rapport annuel – Une économie en santé Rapport annuel – Des collectivités en santé Site Web de la GTAA : <a href="#">Amélioration des transports en commun</a>
GRI 203-2 Répercussions économiques indirectes importantes			Rapport annuel – Rapport de gestion Rapport annuel – Une économie en santé Rapport annuel – Des collectivités en santé Site Web de la GTAA : <a href="#">Projet Propeller</a>
<b>Pratiques d'approvisionnement</b>			
GRI 204-1 Proportion des dépenses consacrées aux fournisseurs locaux			Dans la politique d'approvisionnement de la GTAA, nous avons des clauses sur l'utilisation de la main-d'œuvre et des matériaux canadiens lorsque c'est possible.  Nos dépenses totales auprès de tous nos fournisseurs en 2020 se sont élevées à 594 millions de dollars (à l'exclusion du bail foncier), dont 85 % ont été dépensés en Ontario.  99 % des dépenses en Ontario ont été effectuées dans la RGTH.
<b>Lutte contre la corruption</b>			
GRI 205-1 Évaluations des opérations pour les risques liés à la corruption	<b>SV-PS-510a.1</b> Description de l'approche visant à assurer l'intégrité professionnelle		Les vérificateurs internes et externes ont effectué une évaluation des risques pour déterminer le risque de corruption interne.  La GTAA maintient une politique de dénonciation.
GRI 205-2 Communication et formation sur les politiques et procédures de lutte contre la corruption	<b>SV-PS-510a.1</b> Description de l'approche visant à assurer l'intégrité professionnelle		Tous les employés de la GTAA, le personnel contractuel et les membres du conseil d'administration doivent connaître, comprendre et respecter le Code de déontologie de la GTAA, qui aborde la question de la corruption. Pendant leur orientation, tous les membres du personnel de la GTAA doivent examiner le Code et signer une déclaration affirmant qu'ils doivent se conduire conformément au Code et divulguer de façon proactive tout conflit d'intérêts potentiel.
GRI 205-3 Incidents de corruption confirmés et mesures prises	<b>SV-PS-510a.1</b> Description de l'approche visant à assurer l'intégrité professionnelle		En 2020, il n'y a eu aucun incident. La GTAA a mis à la disposition des employés une ligne d'assistance confidentielle et anonyme; grâce à cette méthode, les employés peuvent signaler tout cas perçu de pratiques commerciales illégales ou contraires à l'éthique.

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Comportement anticoncurrentiel</b>			
GRI 206-1 Poursuites pour comportement anticoncurrentiel, pratiques antitrust et pratiques monopolistiques	SV-PS-510a.1 Description de l'approche visant à assurer l'intégrité professionnelle		Aucune poursuite contre la GTAA pour comportement anticoncurrentiel ou pratiques antitrust ou monopolistiques. Le résumé de tous les litiges concernant la GTAA tenu à jour par les Services juridiques et les Risques organisationnels ne contient aucune poursuite contre la GTAA pour ce genre d'affaires. De plus, un examen des sites Web du Bureau de la concurrence et de la Cour fédérale du Canada n'indique aucune poursuite contre la GTAA pour ce genre d'affaires.
<b>Matériaux :</b>			
GRI 301-1 Matériaux utilisés en poids ou en volume			Voici une liste de certains des principaux matériaux utilisés par la GTAA dans le cadre de ses activités :  Acétate de potassium (KA) – quantité achetée du 1 <sup>er</sup> janvier 2020 au 31 décembre 2020 (kg) : 442 786  Formiate de sodium (SF) – quantité achetée du 1 <sup>er</sup> janvier 2020 au 31 décembre 2020 (kg) : 767 320  Liquide de dégivrage/antigivrage d'aéronef utilisé – glycol total distribué (litres) : 8 871 633
GRI 301-2 Utilisation de matériaux à base d'intrants recyclés			La GTAA s'est engagée à appliquer une politique visant à développer, exploiter et entretenir l'aéroport en utilisant une conception respectueuse de l'environnement, y compris en encourageant l'utilisation de matériaux recyclés dans la mesure du possible.  La GTAA est également membre du programme d'échange de matériaux de Partners in Project Green, une plateforme en ligne qui facilite l'échange de matériaux entre les organisations afin de détourner des ressources des sites d'enfouissement et de réduire les coûts.
<b>Énergie</b>			
GRI 302-1 Consommation d'énergie au sein de l'organisation	IF-RE-130a.1 Couverture des données sur la consommation d'énergie en pourcentage de la superficie de plancher totale, par sous-secteur de la propriété		<b>Consommation d'énergie directe</b> Consommation de gaz naturel pour 2020 : 20 809 585 m <sup>3</sup> (y compris les installations de cogénération)  Consommation de carburant sans plomb : 492 966,45 litres Consommation de carburant diesel : 1 519 021,64  <b>Consommation d'énergie indirecte</b> Consommation totale d'électricité (kWh) : 200 729,492 (exclut la récupération des locataires et l'approvisionnement en cogénération de l'aéroport)  Consommation de carburant sans plomb : 492 966,45 litres Consommation de carburant diesel : 1 519 021,64
GRI 302-3 Ratio d'intensité énergétique			Actuellement, il n'est pas calculé. La GTAA se concentre sur la réduction absolue de la consommation d'énergie.

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Énergie</b>			
GRI 302-4 Réduction de la consommation d'énergie			<p>Réduction de la consommation d'énergie des projets de conservation : 5 552 000 'équivalent kWh</p> <p>Voici quelques-unes des initiatives en 2020 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de l'efficacité des gobelets</li> <li>La baie de maintenance de l'AMF MÈNE la baie haute</li> <li>Packs muraux éclairage extérieur à AMF</li> <li>Installation de stockage à sec AMF à l'intérieur de la haute baie</li> <li>Remise en service du programme d'éclairage de jour T1</li> <li>Amélioration du balisage lumineux de la piste et de l'aire de trafic à DEL</li> <li>Installation d'un panneau solaire près de la 410 pour un panneau publicitaire</li> <li>Installation de 2 chaudières électriques dans l'AÉROGARE 1</li> </ul> <p>La réduction est fondée sur les économies totales calculées de toutes les initiatives réalisées au cours d'une année.</p> <p>Nous avons estimé l'impact de la COVID-19 sur notre réduction globale de GES. Comparativement à l'année de référence 2006, les fermetures et le ralentissement des activités liés à la COVID ont réduit les émissions de GES d'environ 10 %.</p>
<b>Environnement et Changement climatique</b>			
		<p><b>TCFD-R.b Gestion des risques</b> Divulguer la façon dont l'organisation détermine, évalue et gère les risques liés au climat</p> <p>Décrire les processus de l'organisation pour gérer les risques liés au climat</p>	<p>À titre d'exigence de la certification ISO 14001:2015, la GTAA a élaboré et mis en œuvre une politique environnementale pour l'aéroport qui est révisée chaque année. La politique environnementale de la GTAA vise à fournir une orientation de haut niveau aux objectifs et aux initiatives de la GTAA en matière d'environnement, y compris la réduction et le contrôle des risques environnementaux et la promotion de l'amélioration continue et de la conformité avec la réglementation.</p> <p>La politique environnementale de la GTAA tient compte des engagements organisationnels suivants pour lutter contre les changements climatiques :</p> <p>Résilience aux changements climatiques : Prendre les mesures appropriées pour être résilients aux risques liés aux changements climatiques, en évaluant comment ces changements créeront de nouveaux risques liés au climat ou modifieront les risques existants, et en atténuant ces risques.</p> <p>Neutralité carbone et émissions : Réduire l'empreinte des émissions de la GTAA, en améliorant l'efficacité opérationnelle et en investissant dans des projets de réduction directe ou de compensation de la consommation d'énergie et des émissions de GES pour atteindre l'objectif des émissions de GES nettes nulles d'ici 2050.</p> <p>En plus du travail effectué dans le cadre du SGE, la GTAA a procédé à une mobilisation des intervenants et à effectué des analyses de l'industrie pour mieux comprendre les différentes dimensions des risques liés à la transition afin de permettre à la GTAA de surveiller et d'évaluer les risques nouveaux ou émergents, en particulier la vitesse à laquelle l'exposition au risque se concrétise.</p> <p><a href="#">Notice annuelle</a> – Questions environnementales et risques opérationnels</p> <p>Rapport annuel – Rapport de gestion</p> <p>Objectifs de développement durable des Nations Unies</p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Environnement et Changement climatique</b>			
		<p><b>TCFD-R.c Gestion des risques</b> Divulguer la façon dont l'organisation détermine, évalue et gère les risques liés au climat</p> <p>Décrire comment les processus de détermination, d'évaluation et de gestion des risques liés au climat sont intégrés dans la gestion globale des risques de l'organisation</p>	<p>La GTAA a élaboré et mis en œuvre un programme de gestion du risque d'entreprise (GRE) qui offre une approche disciplinée pour déterminer, évaluer, traiter et gérer les risques, et intégrer les facteurs de risque aux stratégies et aux possibilités. Cette approche pangouvernementale permet de gérer les risques opérationnels et externes et de les harmoniser avec les priorités et les objectifs stratégiques de la GTAA.</p> <p>TCFD-R.b (ci-dessus) <a href="#">Notice annuelle</a> – Questions environnementales</p>
		<p><b>TCFD-S.c Stratégie</b> Divulguer les répercussions réelles et potentielles des risques et des possibilités liés au climat pour les activités, la stratégie et la planification financière de l'organisation lorsque ces renseignements sont importants</p> <p>Décrire la résilience de la stratégie de l'organisation, en tenant compte de différents scénarios liés au climat, y compris un scénario de 2 °C ou moins</p>	<p><a href="#">Notice annuelle</a> – Questions environnementales <a href="#">Notice annuelle</a> – Risques Opérationnels</p>
		<p><b>TCFD-M.c Mesures et objectifs</b> Divulguer les mesures et les objectifs utilisés pour évaluer et gérer les risques et les possibilités pertinents liés au climat lorsque ces renseignements sont importants</p> <p>Décrire les objectifs utilisés par l'organisation pour gérer les risques et les possibilités liés au climat et le rendement par rapport aux cibles</p>	<p>Rapport annuel – Approche de la durabilité <a href="#">Notice annuelle</a> – Questions environnementales Site Web de la GTAA – <a href="#">Changements climatiques</a> <a href="#">Notre environnement</a></p>

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Eau</b>			
<p>GRI 303-1 Interactions avec l'eau en tant que ressource partagée</p>			<p>La GTAA reçoit de l'eau potable du réseau municipal de la région de Peel, qui puise principalement son eau dans le lac Ontario. L'eau potable est consommée dans les aéroports et d'autres installations appartenant à la GTAA et exploitées par elle. L'eau résiduelle est rejetée dans le réseau d'aqueduc municipal pour être traitée en aval.</p> <p>La GTAA recueille également les eaux de ruissellement de surface dans les bassins de rétention des eaux pluviales ou les installations qui peuvent être rejetées dans le réseau local d'eaux pluviales quand elles sont conformes aux règlements et aux lignes directrices sur la qualité de l'eau ou détournées vers le réseau sanitaire aux fins de traitement. Les activités à l'aéroport Pearson de Toronto qui peuvent avoir une incidence sur les eaux de surface peuvent comprendre, entre autres, le dégivrage, le ravitaillement en carburant et l'émulseur.</p> <p>La GTAA a mis sur pied un programme de surveillance de l'eau pour déterminer les répercussions des activités aéroportuaires sur la qualité de l'eau. Le programme de surveillance de l'eau comprend un calendrier d'échantillonnage saisonnier, réparti entre l'automne et l'hiver et le printemps et l'été. Pendant le calendrier d'échantillonnage de l'automne et de l'hiver, d'autres emplacements d'échantillonnage instantané sont inclus pour surveiller de près les effets des opérations de dégivrage sur la qualité de l'eau à partir de la propriété de l'aéroport. Si elles sont conformes aux règlements et aux lignes directrices sur la qualité de l'eau, les fluides captés dans les installations d'eaux pluviales seront déversés dans le réseau d'eaux pluviales. Par ailleurs, les fluides peuvent être détournés vers le réseau sanitaire municipal pour être traités en aval conformément aux ententes municipales sur les rejets.</p> <p>La GTAA a également un programme de surveillance des eaux souterraines, qui est mis en œuvre par rotation sur plusieurs années.</p> <p>La GTAA a commandé une étude sur le profil d'utilisation de l'eau par des experts-conseils externes afin de cerner et d'évaluer les économies potentielles d'eau potable. On a relevé un certain nombre de points mineurs qui font l'objet de mesures appropriées. De plus, la GTAA a fait l'objet de vérifications de l'eau par la région de Peel en 2011, et aucune possibilité importante n'a été relevée.</p> <p>La GTAA a classé les impacts liés à l'eau dans un certain nombre de catégories, notamment l'évaluation des dangers naturels (c.-à-d. inondation et érosion), la caractérisation de la qualité et de la quantité de l'eau (et les programmes d'échantillonnage et d'évaluation), les considérations relatives aux changements climatiques, et les pratiques de restauration et de gestion exemplaire.</p> <p>Aucune source d'eau n'est touchée de façon significative par le prélèvement d'eau. La GTAA reçoit de l'eau potable du réseau municipal de la région de Peel, qui puise principalement son eau dans le lac Ontario.</p> <p>La GTAA a investi dans des infrastructures robustes de gestion des eaux pluviales capables de capter les premiers 25 mm de précipitations sur notre propriété, et en assure l'entretien, en tenant compte des considérations relatives aux inondations en aval. D'autres technologies de traitement (c.-à-d. des séparateurs d'huile et de sable, des installations de confinement souterraines, etc.) sont également utilisées afin de s'assurer que les niveaux de qualité de l'eau sont respectés de façon appropriée.</p> <p>La GTAA participe à titre de membre du groupe directeur, avec l'organisme de conservation de la ville de Toronto et de ses environs, aux bassins versants des ruisseaux Etobicoke et Mimico, où se déverse le dernier déversement des eaux pluviales de l'aéroport. Ce cadre de planification provinciale souligne l'importance de la planification intégrée et à long terme des bassins hydrographiques par les municipalités. L'orientation stratégique de la Déclaration de principes provinciale encourage une approche coordonnée de la planification pour protéger, améliorer ou restaurer la qualité et la quantité d'eau en utilisant le bassin versant comme échelle écologiquement significative pour la planification intégrée et à long terme. Le Plan de croissance pour la région élargie du Golden Horseshoe et le plan pour la ceinture de verdure exigent que les municipalités, en partenariat avec les autorités de conservation s'il y a lieu, entreprennent la planification du bassin hydrographique pour étayer l'identification des systèmes de ressources hydriques, la protection, l'amélioration ou la restauration de la qualité et de la quantité de l'eau, et prennent des décisions concernant l'allocation de croissance et la planification des infrastructures de gestion de l'eau, des eaux usées et des eaux pluviales.</p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Eau</b>			
GRI 303-1 Interactions avec l'eau en tant que ressource partagée (suite)			<p>À l'heure actuelle, la GTAA ne recycle pas et ne réutilise pas l'eau. La GTAA a commandé une étude sur le profil d'utilisation de l'eau par des experts-conseils externes afin de cerner et d'évaluer les économies potentielles d'eau potable. On a relevé un certain nombre de points mineurs qui font l'objet de mesures appropriées. De plus, la GTAA a fait l'objet de vérifications de l'eau par la région de Peel en 2011, et aucune possibilité importante n'a été relevée.</p> <p>La GTAA est certifiée selon la norme ISO 14001; le processus d'établissement des objectifs est documenté dans le manuel ISO de la GTAA. Les aspects environnementaux à la GTAA sont déterminés en examinant les activités aéroportuaires dans le cadre défini et en déterminant quels produits, services ou activités ont ou peuvent avoir des répercussions sur les récepteurs environnementaux. Le développement nouveau ou prévu est pris en compte lors de l'identification de nouveaux aspects.</p> <p>Un examen des aspects est effectué chaque année. S'il y a des activités, des produits ou des services nouveaux ou modifiés à l'aéroport qui peuvent avoir une incidence sur la qualité de l'eau, ils sont évalués pour déterminer s'ils sont importants. S'il est déterminé que l'activité, le produit ou le service aura un impact important, une nouvelle cible sera élaborée pour atténuer ou gérer l'impact environnemental.</p>
GRI 303-2 Gestion des impacts liés aux rejets d'eau			<p>La GTAA suit toutes les lignes directrices fédérales et provinciales sur les effluents qui sortent de l'aéroport, notamment la <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement</i> (LCPE) et le Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME). La GTAA envoie également du liquide contaminé au réseau sanitaire municipal, conformément aux ententes individuelles conclues avec l'autorité municipale responsable.</p>
GRI 303-3 Prélèvement d'eau	<p><b>IF-RE-140a.1</b> Couverture des données sur les prélèvements d'eau en pourcentage : (1) de la surface de plancher totale; et (2) de la surface de plancher dans les régions où le stress hydrique de référence est élevé ou extrêmement élevé, par sous-secteur de propriété</p> <p><b>IF-RE-140a.2</b> (1) Total des prélèvements d'eau par secteur de portefeuille avec couverture des données et (2) pourcentage dans les régions ayant un stress hydrique de référence élevé ou extrêmement élevé, par sous-secteur de propriété</p> <p><b>IF-RE-140a.3</b> Variation comparable en pourcentage de l'eau prélevée pour le secteur du portefeuille avec couverture des données, par sous-secteur de la propriété</p>		<p>Prélèvement total d'eau dans toutes les zones en mégalitres, et ventilation de ce total selon les sources suivantes :</p> <p>Eau de surface : 0 Eau souterraine : 0 Eau de mer : 0 Eau produite : 0</p> <p>Eau de tiers : 742,6 (comprend l'aéroport Pearson de Toronto : 543,919, installation de cogénération : 51,680 et les locataires : 147,033)</p> <p>Prélèvement total d'eau dans toutes les régions ayant un stress hydrique en mégalitres, et ventilation de ce total selon les sources suivantes, s'il y a lieu :</p> <p>Eau de surface : 0 Eau souterraine : 0 Eau de mer : 0 Eau produite : 0</p> <p>Eau de tiers, et une ventilation de ce total selon les sources de prélèvement énumérées en i-iv.-0</p> <p>Une ventilation des prélèvements totaux d'eau de chacune des sources énumérées dans les divulgations 303-3-a et 303-3-b en mégalitres selon les catégories suivantes :</p> <p>Eau douce (au plus 1 000 mg/L de matières dissoutes totales) : S.O. Autres eaux (plus de 1 000 mg/L de matières dissoutes totales) : S.O.</p> <p>La GTAA reçoit de l'eau potable du réseau municipal de la région de Peel, qui puise principalement son eau dans le lac Ontario. L'eau potable est consommée dans les aérogares et d'autres installations appartenant à la GTAA et exploitées par elle. L'eau résiduelle est rejetée dans le réseau d'aqueduc municipal pour être traitée en aval.</p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Eau</b>			
GRI 303-4 Rejet d'eau			<p>Total des rejets d'eau dans toutes les régions en mégalitres, et ventilation de ce total selon les types de destination suivants :</p> <p>Eau de surface : 1071,29 mégalitres</p> <p>Eau souterraine : S.O.</p> <p>Eau de mer : S.O.</p> <p>L'eau de tiers et le volume de ce total envoyé à d'autres organisations pour utilisation : 198,713 (installation de cogénération : 51,680 et les locataires : 147,033)</p> <p>Une ventilation des rejets totaux d'eau en mégalitres dans toutes les régions selon les catégories suivantes :</p> <p>Eau douce (au plus 1 000 mg/L de matières dissoutes totales) : 1071,29 mégalitres</p> <p>Autres eaux (plus de 1 000 mg/L de matières dissoutes totales) : 38,3 mégalitres</p> <p>Total des rejets d'eau en mégalitres dans toutes les régions où le stress hydrique est présent, et une ventilation de ce total selon les catégories suivantes :</p> <p>Eau douce (au plus 1 000 mg/L de matières dissoutes totales) : S.O.</p> <p>Autres eaux (plus de 1 000 mg/L de matières dissoutes totales) : S.O.</p> <p>La GTAA utilise un système de gestion de l'environnement (SGE) certifié ISO 14001:2015. Grâce au SGE, la GTAA détermine tous les aspects des produits, des activités et des services de l'organisation qui pourraient avoir une incidence sur l'environnement. Une fois déterminés, ces aspects sont examinés au moyen d'un processus d'analyse des risques afin de déterminer si des facteurs d'atténuation sont nécessaires. De plus, dans le cadre du SGE, un examen juridique annuel est effectué pour s'assurer que toutes les lois applicables sont identifiées et respectées.</p> <p>Tous les rejets d'effluents sont effectués conformément aux lignes directrices et aux règlements fédéraux et provinciaux.</p> <p>En 2020, il y a eu un incident de non-conformité, où l'eau qui sortait de l'aéroport dépassait la limite de rejet de 100 ppm pour le glycol. Une enquête a été menée sur la zone, et on n'a trouvé aucun lien direct avec le dépassement de la limite pour le glycol. L'échantillonnage subséquent n'a pas révélé de niveaux élevés de glycol.</p> <p>Un dépassement est enregistré lorsque l'échantillonnage pour des paramètres donnés indique une concentration supérieure aux lignes directrices et aux règlements fédéraux ou provinciaux sur la qualité de l'eau et quand la capacité de contenir le fluide a atteint sa capacité, contournant ainsi le confinement dans le réseau d'eaux pluviales.</p>
GRI 303-5 Consommation d'eau			<p>Consommation totale d'eau de toutes les régions en mégalitres : 742,6 (comprend l'aéroport Pearson de Toronto : 543,919, installation de cogénération : 51,680 et les locataires : 147,033)</p> <p>Consommation totale d'eau de toutes les régions présentant un stress hydrique en mégalitres : S.O.</p> <p>Changement dans le stockage d'eau en mégalitres, si le stockage d'eau a été identifié comme ayant une incidence importante sur l'eau : S.O.</p> <p>La consommation totale d'eau est calculée à l'aide des factures d'eau de la municipalité en fonction des compteurs d'eau.</p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Biodiversité</b>			
GRI 304-1 Sites opérationnels possédés, loués, gérés situés dans des aires protégées et à des zones de grande biodiversité à l'extérieur des aires protégées ou adjacents à celles-ci			La propriété aéroportuaire et les zones adjacentes ne sont pas considérées comme des aires protégées ou des zones de grande valeur sur le plan de la biodiversité.
GRI 304-2 Répercussions importantes des activités, des produits et des services sur la biodiversité			La propriété aéroportuaire et les zones adjacentes ne sont pas considérées comme des aires protégées ou des zones de grande valeur sur le plan de la biodiversité.
GRI 304-3 Habitats protégés ou restaurés			La surveillance quantitative des ruisseaux Spring et Etobicoke a repris en 2015 et continue de stimuler les efforts de restauration de la planification des immobilisations.
GRI 304-4 Espèces de la Liste rouge de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) et espèces de la Liste nationale de conservation ayant des habitats dans les zones touchées par les opérations			Il n'y a pas d'espèces inscrites sur le site.
AO9 Nombre annuel total de collisions avec des animaux sauvages par 10 000 mouvements d'aéronefs			<p>Nombre total de collisions confirmées avec des animaux sauvages signalées à l'aéroport Pearson de Toronto : 54</p> <p>Cela comprend tous les restes trouvés à moins de 200 pieds de la surface de la piste qui n'ont pas été signalés comme étant des collisions, mais qui ne peuvent être attribués à d'autres activités (conformément au <i>Règlement de l'aviation canadien</i>).</p> <p>Nombre total de collisions possibles (signalées par l'équipage de conduite, mais aucun reste découvert) : 43</p> <p>Taux cumulatif de collisions confirmées : 3,34 collisions/10 000 mouvements</p> <p>La majorité des collisions se produisent sur les pistes est et ouest, ce qui reflète la majorité du trafic aérien.</p> <p>Le nombre total de collisions est beaucoup plus faible en raison de la baisse considérable du trafic.</p> <p>Le taux lui-même a légèrement augmenté, car la comparaison des événements avec le trafic demeure semblable à celle de 2019.</p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Émissions</b>			
GRI 305-1 Émissions directes de GES (type 1) et explication de la méthodologie utilisée	<p>TR-AL-110a.1/ TR-AF-110a.1 Émissions mondiales brutes de type 1</p> <p>TR-AF-430a.2 Empreinte totale de gaz à effet de serre (GES) pour tous les modes de transport</p>	<p>TCFD-M.b Divulguer les mesures et les objectifs utilisés pour évaluer et gérer les risques et les possibilités pertinents liés au climat lorsque ces renseignements sont importants</p> <p>Divulguer la portée 1, la portée 2 et, le cas échéant, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la portée 3 et les risques connexes</p>	<p>43 736 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub></p> <p>Ce nombre comprend toute la combustion de carburants comme le gaz naturel, l'essence et le diesel, etc., qui se fait sur place pour appuyer les activités de la GTAA. Ce nombre n'inclut pas les locataires comme les restaurants en activité dans les aérogares 1 et 3, car ils sont facturés pour leur utilisation. Ce chiffre n'inclut pas non plus l'électricité fournie par le réseau, car cette électricité est produite hors site.</p> <p>Les émissions de GES sont vérifiées annuellement par des tiers dans le cadre du <i>Règlement sur le système de tarification fondé sur le rendement</i> (RSTFR) fédéral et dans le cadre du processus de certification de l'Accréditation carbone des aéroports (ACA).</p> <p>Cela comprend les chaudières au gaz naturel, les véhicules du parc automobile, les génératrices et la centrale de cogénération qui alimente l'aéroport et le réseau en électricité à des moments opportuns tout au long de l'année, par exemple. La méthodologie utilisée est conforme à la norme ISO 14064.</p>
GRI 305-2 Émissions indirectes de GES liées à l'énergie (type 2)	<p>TR-AF-430a.2 Empreinte totale de gaz à effet de serre (GES) pour tous les modes de transport</p>	<p>TCFD-M.b Divulguer les mesures et les objectifs utilisés pour évaluer et gérer les risques et les possibilités pertinents liés au climat lorsque ces renseignements sont importants</p> <p>Divulguer la portée 1, la portée 2 et, le cas échéant, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la portée 3 et les risques connexes</p>	<p>3 566 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub></p>
GRI 305-3 Autres émissions indirectes de GES (type 3)	<p>TR-AF-430a.2 Empreinte totale de gaz à effet de serre (GES) dans tous les modes de transport</p>	<p>TCFD-M.b Divulguer les mesures et les objectifs utilisés pour évaluer et gérer les risques et les possibilités pertinents liés au climat lorsque ces renseignements sont importants</p> <p>Divulguer la portée 1, la portée 2 et, le cas échéant, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la portée 3 et les risques connexes</p>	<p>Dans le cadre de son engagement à réduire les impacts environnementaux, la GTAA a harmonisé les normes de déclaration pour inclure la norme ISO 14064, le <i>Règlement sur le système de tarification fondé sur le rendement</i> (RSTFR) et le Programme d'accréditation de réduction du carbone, reconnu à l'échelle internationale (la GTAA est actuellement de niveau 3 – optimisation). Afin d'harmoniser les normes, la GTAA a élargi la limite de déclaration au-delà des activités aéroportuaires de base pour inclure les émissions provenant de la vente et de la production d'électricité dans le rapport de cette année. La GTAA rend actuellement compte des émissions des types 1 et 2.</p>
GRI 305-4 Intensité des émissions de GES			<p>3,85 kg d'éq. CO<sub>2</sub> par passager (émissions des types 1 et 2)</p> <p>Rapport annuel – Une économie en santé</p>
GRI 305-5 Réduction des émissions de GES			<p>Les émissions de GES ont diminué de 71 % depuis 2006.</p>
GRI 305-6 Émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO)			<p>Les données ne sont pas disponibles avant juin 2021.</p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Émissions</b>			
GRI 305-7 Oxydes d'azote (NOx), oxydes de soufre (SOx) et autres émissions atmosphériques importantes	<b>TR-AF-120a.1</b> Émissions atmosphériques des polluants suivants : (1) NOx (sauf le N <sub>2</sub> O), (2) SOx et (3) matière particulaire (PM10)		Les données ne sont pas disponibles avant juin 2021.
AO5 Niveaux de qualité de l'air ambiant selon les concentrations de polluants en microgrammes par mètre cube (µg/m <sup>3</sup> ) ou parties par million (ppm) selon le régime de réglementation	<b>TR-AF-120a.1</b> Émissions atmosphériques des polluants suivants : (1) NOx (sauf le N <sub>2</sub> O), (2) SOx et (3) matière particulaire (PM10)		<p>Niveaux de qualité de l'air ambiant selon les concentrations de polluants en microgrammes par mètre cube (µg/m<sup>3</sup>), parties par million (ppm) ou parties par milliard (ppb) selon le régime de réglementation. La GTAA s'est engagée à mettre à jour et à améliorer la surveillance de la qualité de l'air à l'aéroport international Pearson de Toronto. Par conséquent, en 2020, la GTAA a installé un réseau de surveillance de la qualité de l'air ambiant mis à niveau à l'aéroport Pearson de Toronto. Tous les rapports sur la qualité de l'air pour la GTAA sont conformes aux exigences du « Manuel d'instructions sur la surveillance de la qualité de l'air en Ontario » publié en ligne par le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario (MEPNP).</p> <p>PM10 24 heures (CQAA – 50 µg/m<sup>3</sup>) : Maximum mesuré : 39 µg/m<sup>3</sup></p> <p>SO<sub>2</sub> 1 heure (CQAA 40 ppb – Norme 250 ppb) : Maximum mesuré : 56 ppb</p> <p>SO<sub>2</sub> 24 heure (Norme 100 ppb) : Maximum mesuré : 4 ppb</p> <p>SO<sub>2</sub> annuel (CQAA 4 ppb) : Maximum mesuré : 4 ppb</p> <p>NO<sub>2</sub> 1 heure (CQAA 200 ppb – Norme 200 ppb) : Maximum mesuré : 63 ppb</p> <p>NO<sub>2</sub> 24 heure (CQAA 100 ppb – Norme 200 ppb) : Maximum mesuré : 47 ppb</p> <p>CO 1 heure (CQAA 30 ppm) : Maximum mesuré : 1,88 ppm</p> <p>CO 8 heure (CQAA 13 ppm) : Maximum mesuré : 0,75 ppm</p> <p>Ozone 1 heure (O<sub>3</sub>) (CQAA 80 ppb - Norme 80 ppb) : Maximum mesuré : 79 ppb</p> <p>PM2.5 24 heures (Cible 27 µg/m<sup>3</sup>) : Maximum mesuré : 28 µg/m<sup>3</sup></p> <p>PM2.5 24 heures (Cible 27 µg/m<sup>3</sup>) : Maximum mesuré : 28 µg/m<sup>3</sup></p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Déchets</b>			
GRI 306-1 Production de déchets et répercussions importantes liées aux déchets			<p>Les activités qui génèrent le plus grand volume de déchets sont la vente au détail, les aliments et les boissons. Deuxièmement, il y a les matériaux nécessaires à l'entretien des installations.</p> <p>La vente au détail, les aliments et les boissons sont les plus grands producteurs de déchets, de l'emballage aux déchets alimentaires. En plus des compagnies aériennes qui produisent des déchets de papier provenant des étiquettes de sac, etc. Les déchets produits par l'organisation sont principalement des matériaux d'entretien des installations ainsi que des produits de papier.</p> <p>La GTAA reçoit un rapport mensuel qui atteste les tonnes métriques recueillies dans chaque bâtiment.</p>
GRI 306-2 Gestion des impacts importants liés aux déchets			<p>Tous les déchets sont gérés par des contrats avec des tiers. Les déchets recueillis dans l'installation sont recueillis par un entrepreneur et éliminés dans des compacteurs appropriés et conformément à des sacs colorés. Blanc pour les déchets domestiques, bleu pour le recyclage et orange pour les déchets internationaux selon l'ACIA.</p> <p>Il n'y a pas d'installation de tri des déchets sur place; toutefois, l'entrepreneur qui recueille les déchets dans les conteneurs et les restaurants font une recherche visuelle des matières recyclables contaminées et les éliminera dans le composteur approprié.</p> <p>Les conteneurs de l'organisation sont étiquetés avec des étiquettes spécifiques pour diriger les déchets dans le bon flux.</p> <p>Le transporteur de déchets qui recueille les déchets compactés les apporte à l'installation de l'entrepreneur et les place sur un convoyeur pour le tri. Tous les déchets qui ne sont pas recyclables sont acheminés à l'installation d'incinération à des fins de valorisation énergétique.</p> <p>Aucun déchet produit par cet organisme, en amont ou en aval, n'est envoyé dans un site d'enfouissement. Tous les déchets qui ne sont pas récupérables sont incinérés.</p>
GRI 306-3 Déchets produits			<p>Quantité totale de déchets en tonnes métriques : 3 014,24</p> <p>Déchets pour la récupération d'énergie : 915,89 tonnes métriques</p> <p>Déchets à recycler : 2 098,35 tonnes métriques</p> <p>Les déchets sont la récupération et le recyclage de l'énergie : canettes, divers plastiques et verre; bois; métal; papier de bureau/journal/ carton/matières organiques</p>
GRI 306-4 Déchets réacheminés			<p>Poids total des déchets réacheminés : 2 098,35 tonnes métriques</p> <p>Composition des déchets : canettes, plastique et verre assortis; bois; métal; papier de bureau/papier journal/carton/matières organiques</p> <p>Déchets dangereux : S.O.</p> <p>Le poids total des déchets non dangereux détournés de l'élimination est de 2 098,35 tonnes métriques, et une ventilation de ce total réacheminé se fait par recyclage.</p> <p>Le poids total en tonnes métriques de déchets non dangereux réacheminés hors site est de 2 098,35 tonnes métriques.</p> <p>Les articles recyclés sont :</p> <p>Canettes et plastiques variés : 623,196 tonnes métriques</p> <p>Bois : 10,89 tonnes métriques</p> <p>Métal : 53,875 tonnes métriques</p> <p>Papier de bureau/journal : 108,586 tonnes métriques</p> <p>Carton : 601,159 tonnes métriques</p> <p>Matière organique : 700,644 tonnes métriques</p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Déchets</b>			
GRI 306-5 Déchets destinés à l'élimination			<p>Le poids total des déchets destinés à l'élimination est de 3 014,24 tonnes métriques</p> <p>Le poids total des déchets dangereux est S.O.</p> <p>Le poids total des déchets non dangereux destinés à l'élimination est de 2 098,35 tonnes métriques, et voici une ventilation de ce total selon la méthode d'élimination.</p> <p>Incinération (avec valorisation énergétique) : 3 014,24</p> <p>Incinération (sans valorisation énergétique) : 0 (Tous les déchets sont incinérés avec valorisation énergétique.)</p> <p>Enfouissement : 0</p> <p>La répartition du poids total en tonnes métriques de déchets non dangereux destinés à l'élimination :</p> <p>Sur le site : 0 (aucune installation de tri sur place.)</p> <p>Hors site : 3 014,24</p> <p>Les déchets sur place sont acheminés vers divers cours d'eau et des affiches sur les récipients à déchets indiquent dans quel cours d'eau ils doivent être déposés. Ce poids n'est pas pesé sur place, car il n'y a pas d'installation de tri physique.</p>
<b>Bruit</b>			
AO7 Nombre et pourcentage de changement de personnes résidant dans les zones touchées par le bruit			<p>La GTAA a un solide programme de gestion du bruit qui est mis à jour tous les 5 ans au moyen d'un nouveau plan d'action pour la gestion du bruit. Le programme de gestion du bruit de la GTAA est fondé sur l'Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : réduction du bruit à la source (moteur et cellule), planification et gestion de l'utilisation des terrains, procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et restrictions à l'exploitation.</p> <p>Dans le cadre de cette initiative, afin d'atténuer le nombre de résidents touchés par le bruit opérationnel, la GTAA a collaboré avec les municipalités voisines pour créer une aire d'exploitation aéroportuaire (« AOA ») autour de l'aéroport. L'AOA, qui est fondée sur les courbes de bruit, délimite une zone à l'intérieur de laquelle certaines utilisations des terres qui sont incompatibles avec les activités aéroportuaires, y compris le développement résidentiel et les écoles, sont contestées par la GTAA. L'AOA a été intégrée aux plans officiels des villes de Toronto, Mississauga et Brampton, ainsi que de la région de Peel.</p> <p>Rapport annuel – Des collectivités en santé</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité – Engagement et investissement communautaires</p> <p><a href="#">Notice annuelle</a> – Bail foncier</p> <p><a href="#">Gestion du bruit</a></p>
<b>Conformité environnementale</b>			
GRI 307-1 Non-conformité aux lois et règlements environnementaux			<p>Au moment de la publication du présent rapport, la GTAA n'a reçu aucune amende ni sanction non pécuniaire pour non-conformité avec les lois et règlements environnementaux pour les opérations de 2019-2020.</p>
<b>Évaluation environnementale du fournisseur</b>			
GRI 308-1 Nouveaux fournisseurs qui ont été sélectionnés selon des critères environnementaux			<p>Notre politique environnementale est fournie dans tous les contrats attribués dans le cadre d'un processus de DP/d'appel d'offres, et les critères environnementaux sont inclus dans le processus d'évaluation de la DP/l'appel d'offres. Par conséquent, 100 % de nos gros contrats sont au courant de notre politique environnementale.</p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Emploi</b>			
GRI 401-1 Nouveaux employés et roulement du personnel			Au 31 décembre 2020, la GTAA employait environ 1 471 personnes qui participaient à des activités de travail générales, administratives, techniques et de gestion. Ce nombre comprend 131 employés saisonniers qui travaillaient dans les activités de travail générales des services de dégivrage et d'entretien des terrains d'aviation. La majeure partie des employés de la GTAA sont syndiqués et représentés par la section locale 2002 d'Unifor ou la Pearson Airport Professional Firefighters Association (« PAPFFA »).
GRI 401-2 Avantages sociaux offerts aux employés à temps plein qui ne sont pas offerts aux employés temporaires ou à temps partiel			La GTAA a un seul emplacement d'exploitation, et tous les employés ont droit à des avantages sociaux, à l'exception des employés temporaires non syndiqués.  Les employés permanents à temps plein et à temps partiel de la GTAA reçoivent un régime de rémunération complet qui comprend une assurance-maladie de groupe, des congés payés et non payés et la participation à un régime de retraite à cotisations déterminées.
GRI 401-3 Congé parental			Il y a une obligation législative en vertu du Code canadien du travail (partie III) de fournir à un employé un congé parental s'il en fait la demande (à condition qu'il soit admissible en tant que parent de naissance d'un nouveau-né ou parent d'un enfant adopté) et de veiller à ce que tout employé qui prend un congé de maternité ou parental soit réintégré dans le poste qu'il occupait quand le congé a commencé. S'il y a une raison valable pour laquelle l'employé ne peut être réintégré, la GTAA est toujours tenue de réintégrer l'employé dans un poste comparable avec les mêmes salaires et avantages sociaux et au même endroit.  De plus, la GTAA paie l'équivalent de la différence entre les prestations d'assurance-emploi du Canada et 93 % du taux de rémunération hebdomadaire normal d'un employé pour un maximum de 30 semaines (l'employé doit avoir accumulé six (6) mois de service), à l'exception des employés représentés par Unifor, pour qui elle paie 100 % de la différence depuis le 1 <sup>er</sup> août 2019 en raison des changements dans leur convention collective.  Au total, 10 femmes et 23 hommes ont pris un congé parental en 2020. Le taux de maintien en poste de la GTAA par rapport au congé parental était de 97 % pour 2020.
<b>Relations patronales-syndicales</b>			
GRI 402-1 Périodes de préavis minimum concernant les changements opérationnels			La convention collective comprend des dispositions relatives aux périodes minimales de préavis concernant les changements opérationnels importants, en particulier les articles sur les mises en disponibilité/rappels et les changements technologiques, où un préavis de 120 jours est donné au syndicat. Au début de cette période de préavis, les parties se réunissent pour se consulter avant que les employés ne reçoivent un avis concernant ces changements opérationnels.

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Santé et sécurité au travail</b>			
GRI 403-1 Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail	TR-AL-540a.1 TR-AF-540a.1 Description de la mise en œuvre et des résultats d'un système de gestion de la sécurité		La GTAA a mis en œuvre un système de gestion de la santé et de la sécurité au travail. Ce système a été mis en œuvre en fonction de la norme ISO comme méthode d'atténuation des risques. Le système couvre tous les travailleurs de la GTAA, y compris les travailleurs contractuels.
GRI 403-2 Identification des dangers, évaluation des risques et enquête sur les incidents			La GTAA utilise un processus d'identification, d'évaluation et de contrôle des dangers pour déterminer comment réduire au minimum les risques pour les travailleurs. Cela comprend l'analyse de la sécurité des tâches, l'évaluation des dangers sur le terrain, l'évaluation des risques et l'examen des préoccupations.  La GTAA utilise des systèmes de contrôle de la qualité et d'assurance de la qualité pour surveiller la conformité et l'efficacité.  Le comité de SST et les propriétaires du système utilisent cette information pour établir des objectifs annuels d'amélioration.  Un formulaire de déclaration en ligne de tous les incidents est utilisé pour saisir les incidents.  Les travailleurs ont le droit de refuser en vertu du Code canadien du travail (CCT).  La GTAA dispose d'un processus complet d'examen des préoccupations utilisé pour enquêter sur les incidents et créer des plans de mesures correctives.
GRI 403-3 Services de santé au travail			La GTAA est située en Ontario, au Canada, et l'accès aux services médicaux professionnels n'est pas entravé dans notre collectivité. L'accès est facile et financé par le gouvernement. La GTAA a également accès à des services d'infirmières en santé du travail, à un service d'hygiéniste industriel et à un médecin hygiéniste en chef pour l'aider à prendre des décisions médicalement appropriées.
GRI 403-4 Participation et consultation des travailleurs et communication avec ceux-ci en matière de santé et de sécurité au travail	TR-AL-540a.1 TR-AF-540a.1 Description de la mise en œuvre et des résultats d'un système de gestion de la sécurité		Tous les employés de la GTAA sont représentés par un comité de santé et de sécurité au travail (CSST) et un comité d'orientation en matière de santé et de sécurité au travail (COSST). Ces comités se réunissent régulièrement pour discuter des préoccupations en matière de santé et de sécurité, examiner les progrès réalisés et formuler des recommandations pour améliorer la santé et la sécurité au travail, en veillant à ce que les principes sous-jacents du système de responsabilité interne soient respectés en tout temps.
GRI 403-5 Formation des travailleurs sur la santé et la sécurité au travail			La GTAA offre une vaste gamme de cours de formation en santé et sécurité – généraux et propres aux tâches. Elles sont fondées sur la loi et sur l'information qui découle du système de gestion et de ses examens.
GRI 403-6 Promotion de la santé des travailleurs			La GTAA est située en Ontario, au Canada, et l'accès aux services médicaux non liés au travail n'est pas entravé dans notre collectivité. L'accès est facile et financé par le gouvernement.
GRI 403-7 Prévention et atténuation des répercussions sur la santé et la sécurité au travail			La GTAA a un processus de préqualification complet et n'a recours qu'à des entrepreneurs qui ont leurs propres systèmes de gestion de la santé et de la sécurité.
GRI 403-8 Travailleurs visés par un système de gestion de la santé et de la sécurité au travail	TR-AL-540a.1 TR-AF-540a.1 Description de la mise en œuvre et des résultats d'un système de gestion de la sécurité		La GTAA a mis en œuvre un système de gestion de la santé et de la sécurité au travail. Ce système a été mis en œuvre en fonction de la norme ISO comme méthode d'atténuation des risques. Le système couvre tous les travailleurs de la GTAA qui travaillent dans le domaine de la gestion aéroportuaire.

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Santé et sécurité au travail</b>			
GRI 403-9 Accidents du travail	TR-AF-320a.1 1) Taux total d'incidents consignés (TRIR) et 2) taux de décès pour a) les employés directs et b) les employés contractuels		<p>Pour tous les employés :</p> <p>Nombre et taux de décès attribuables à des blessures professionnelles : 0</p> <p>Nombre et taux de blessures professionnelles ayant des conséquences graves (à l'exception des décès) : 21 (appelé interruption de travail : taux de 1,47)</p> <p>Nombre et taux de blessures professionnelles à déclaration obligatoire : 53 (taux de 3,99)</p> <p>Principaux types de blessures liées au travail : Glissades et chutes et blessures musculosquelettiques</p> <p>Le nombre d'heures travaillées : 192 000</p> <p>Les données de tous les travailleurs qui ne sont pas des employés, mais dont le travail ou le milieu de travail est contrôlé par l'organisation ne font pas l'objet d'un suivi à l'interne. À l'extérieur de la GTAA, il y a des entrepreneurs qui contrôlent leurs propres dangers.</p> <p>Les incidents sont consignés, font l'objet d'une enquête et des mesures correctives sont élaborées pour tous les dangers; la GTAA ne catégorise pas les incidents comme étant à risque élevé.</p> <p>Tous les dangers sont évalués à mesure qu'ils sont cernés. L'objectif du système est d'éliminer et/ou d'atténuer.</p> <p>Les taux d'incidents ont été calculés en fonction de 200 000 heures travaillées.</p> <p>Aucun travailleur n'a été exclu de cette divulgation.</p> <p>Un risque élevé est interprété comme un temps perdu.</p>
GRI 403-10 Mauvaise santé liée au travail	TR-AF-320a.1 1) Taux total d'incidents consignés (TRIR) et 2) taux de décès pour a) les employés directs et b) les employés contractuels		La GTAA n'a enregistré aucun décès ou incident de maladie lié au travail en 2020.
<b>Formation et éducation</b>			
GRI 404-1 Nombre moyen d'heures de formation par année par employé			Ces données ne sont pas disponibles en raison de la technologie de notre système de formation et des diverses méthodes de prestation de la formation.
GRI 404-2 Programmes de perfectionnement des compétences des employés et d'aide à la transition			<p>La GTAA offre aux employés une vaste gamme de possibilités de formation propres à l'emploi et de perfectionnement, en fonction des plans de formation qui sont créés pour eux en fonction de leurs besoins de formation précis et déterminés. La GTAA offre aussi régulièrement des séances d'information aux employés sur divers sujets, y compris la planification de la retraite.</p> <p>Rapport annuel – Approche de la durabilité – Personnel</p>
GRI 404-3 Pourcentage d'employés qui reçoivent des évaluations de rendement et de perfectionnement professionnel périodiques			Tous nos employés non syndiqués reçoivent une évaluation semestrielle et annuelle de leur rendement et de leur perfectionnement professionnel.

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Diversité et égalité des chances</b>			
GRI 405-1 Diversité des organes de gouvernance et des employés	<p><b>SV-PS-330a.1</b> Pourcentage de la représentation des sexes et des groupes raciaux et ethniques pour (1) la haute direction et (2) tous les autres employés</p> <p><b>SV-PS-330a.2</b> (1) Taux de roulement volontaire et (2) taux de roulement involontaire des employés</p>		<p>Les organes de gouvernance sont exclus de nos rapports parce que la GTAA n'a pas de contrôle direct sur la composition de notre conseil d'administration.</p> <p><a href="#">Formulaire d'information annuel</a> – Gouvernance d'entreprise – Nomination des membres</p> <p>Au 31 décembre 2020 : Les femmes représentent 28 % de notre effectif actuel.</p> <p>5 % ont moins de 30 ans (1 % sont des femmes et 4 % sont des hommes);</p> <p>57 % ont entre 30 et 49 ans (17 % sont des femmes et 40 %, des hommes);</p> <p>38 % ont plus de 50 ans (10 % sont des femmes et 28 %, des hommes)</p>
GRI 405-2 Ratio du salaire de base et de la rémunération des femmes par rapport aux hommes			<p>La GTAA a un seul emplacement d'exploitation. La GTAA assume ses obligations en vertu des lois fédérales sur l'équité en matière d'emploi et les droits de la personne.</p> <p>Les salaires des employés sont déterminés en fonction de la portée du travail effectué, sans égard au sexe des employés.</p> <p>Femmes (salaire moyen) Gestionnaire : 123 970 \$ Employés autres que les gestionnaires : 82 114 \$</p> <p>Hommes (salaire moyen) Gestionnaire : 134 152 \$ Employés autres que les gestionnaires : 86 638 \$</p>
<b>Lutte contre la discrimination</b>			
GRI 406-1 Incidents de discrimination et mesures correctives prises			<p>En 2020, deux allégations de discrimination ont été signalées. Les enquêtes connexes sont en cours.</p>
<b>Liberté syndicale et négociation collective</b>			
GRI 407-1 Opérations et fournisseurs pour lesquels le droit à la liberté d'association et à la négociation collective peut être menacé			<p>L'environnement législatif canadien protège les droits de nos travailleurs. Nos employés ont déjà exercé leur droit d'être représentés par un syndicat.</p>
<b>travail des enfants</b>			
GRI 408-1 Opérations et fournisseurs exposés à un risque important d'incidents de travail des enfants			<p>La GTAA n'utilise pas le travail des enfants dans ses opérations. Les entrepreneurs ou les fournisseurs avec lesquels nous traitons directement ne sont pas considérés comme un risque d'incidents de travail des enfants ou d'exposition des jeunes travailleurs à un travail dangereux.</p> <p>La GTAA n'entreprend pas d'opérations présentant un risque important pour les incidents de travail des enfants et n'exerce pas ses activités dans un pays ou une région géographique dont les opérations et les fournisseurs sont considérés à risque élevé.</p> <p>En tant qu'entreprises exerçant leurs activités au Canada, la GTAA et ses entrepreneurs sont tenus de se conformer aux lois applicables, y compris, mais sans s'y limiter, à la législation canadienne du travail.</p>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Travail forcé ou obligatoire</b>			
GRI 409-1 Opérations et fournisseurs exposés à un risque important de travail forcé ou obligatoire			La GTAA n'utilise ni n'emploie de travail forcé ou obligatoire dans ses activités. Presque tous nos fournisseurs sont situés au Canada et aux États-Unis, où le travail forcé ou obligatoire n'est pas considéré comme un problème. En tant qu'entreprises exerçant leurs activités au Canada, la GTAA et ses entrepreneurs sont tenus de se conformer aux lois applicables, y compris, mais sans s'y limiter, à la législation canadienne du travail.
<b>Pratiques de sécurité</b>			
GRI 410-1 Personnel de sécurité formé aux politiques ou procédures en matière de droits de la personne			Tous les employés à temps plein de notre service de sûreté et de sécurité doivent bien comprendre les politiques, les procédures et les obligations de la GTAA en matière de droits de la personne.
<b>Droits des peuples autochtones</b>			
GRI 411-1 Incidents de violation des droits des peuples autochtones			Il n'y a eu aucun incident au cours de la période visée par le rapport.
<b>Évaluation des droits de la personne</b>			
GRI 412-1 Opérations qui ont fait l'objet d'examen des droits de la personne ou d'évaluations d'impact			En tant qu'employeur du secteur privé sous réglementation fédérale, la GTAA est assujettie à la Loi sur l'équité en matière d'emploi et, dans le cadre du Programme légiféré d'équité en matière d'emploi, présente chaque année des rapports sur l'équité en matière d'emploi à Emploi et Développement social Canada, dans le format prescrit.
GRI 412-2 Formation des employés sur les politiques ou les procédures en matière de droits de la personne			Expérience client accessible : 91,8 % Création d'un milieu de travail respectueux : 92 % Le nombre total d'heures de formation consacrées aux politiques ou procédures relatives aux droits de l'homme n'est pas disponible en raison de la technologie de formation utilisée.
GRI 412-3 Accords et contrats d'investissement importants qui comprennent des clauses sur les droits de la personne ou qui ont fait l'objet d'un examen préalable en matière de droits de la personne			La GTAA n'a aucun investissement important dans d'autres entités.

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Collectivités locales</b>			
GRI 413-1 Opérations avec engagement communautaire local, études d'impact et programmes de développement			Rapport annuel – Des collectivités en santé Rapport annuel – Approche de la durabilité – Mobilisation des intervenants <a href="#">Programmes communautaires</a>
GRI 413-2 Opérations ayant des répercussions négatives réelles et potentielles importantes sur les collectivités locales			Le programme de gestion du bruit de l'aéroport Pearson de Toronto est un ensemble d'initiatives – planification de l'utilisation des terres, restrictions d'exploitation comme le budget de vol de nuit, procédures d'atténuation du bruit, et le système de pistes préférentielles – qui sont la norme dans tous les aéroports du monde dans le cadre des efforts visant à atténuer les répercussions du bruit sur les résidents. À l'aéroport Pearson de Toronto, ce programme est révisé tous les cinq ans et un nouveau Plan d'action pour la gestion du bruit est publié. Par exemple, le Plan d'action 2018-2022 a donné lieu à la création d'un nouveau portail Web interactif d'information sur le bruit et au programme de déclaration des rénovations de la famille A320. <a href="#">Gestion du bruit</a>
<b>Évaluation sociale des fournisseurs</b>			
GRI 414-1 Nouveaux fournisseurs qui ont été sélectionnés selon des critères sociaux			La GTAA est en train de recueillir de l'information pour comprendre les pratiques actuelles de ses fournisseurs. À l'heure actuelle, les fournisseurs ne sont pas sélectionnés en fonction de critères sociaux.
<b>Politique publique</b>			
GRI 415-1 Contributions politiques			À compter du 1er janvier 2017, les contributions aux partis, aux associations de circonscription, aux candidats à l'investiture, aux candidats et aux candidats à la direction enregistrés en vertu de la Loi sur le financement des élections ne peuvent être faites que par des personnes individuelles. Il est interdit à la GTAA de faire des contributions politiques.
<b>SANTÉ ET SÉCURITÉ</b>			
GRI 416-2 Incidents de non-conformité concernant les répercussions sur la santé et la sécurité des produits et services			L'aéroport Pearson de Toronto a lancé son engagement « Healthy Airport » avec des partenaires, des organismes gouvernementaux et des intervenants, qui vise à établir des normes solides, uniformes et fiables pour la protection de la santé des passagers et des travailleurs de l'aéroport. L'engagement Healthy Airport est un programme complet qui décrit les mesures que l'aéroport et ses partenaires mettent en œuvre pour rétablir la confiance dans la sécurité du transport aérien compte tenu des nouvelles réalités.  Aucun rapport de non-conformité concernant des produits ou des services fournis  Rapport annuel – Aéroport en santé <a href="#">Notice annuelle</a> – Développement général de l'entreprise <a href="#">Aéroport en santé</a>

## INDICES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

Norme GRI	Harmonisation avec le SASB	Harmonisation avec le TCFD	Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2020)
<b>Marketing et étiquetage</b>			
GRI 417-3 Incidents de non-conformité concernant les communications marketing			Il n'y a eu aucun incident de non-conformité en 2020.
<b>Protection des renseignements personnels des clients</b>			
GRI 418-1 Réclamations justifiées concernant des atteintes à la vie privée des clients et des pertes de données des clients	<b>SV-PS-230a.3</b> (1) Nombre d'atteintes à la protection des données, (2) pourcentage concernant les renseignements commerciaux confidentiels (RCC) des clients ou les renseignements personnels identifiables (IGP), (3) nombre de clients touchés		L'organisation n'a relevé aucune plainte fondée de parties externes ou d'organismes de réglementation en 2020.
<b>Conformité socioéconomique</b>			
GRI 419-1 Non respect des lois et réglementations en matière sociale et économique	<b>SV-PS-510a.1</b> Description de l'approche visant à assurer l'intégrité professionnelle		À notre connaissance, il n'y a eu aucune infraction.

