



GOUVERNANCE ORGANISATIONNELLE



CONSEIL D'ADMINISTRATION



DOUGLAS ALLINGHAM

Ontario (Canada)

Administrateur de sociétés

Administrateur depuis : 2018

Échéance du mandat : 2021

Président du conseil d'administration (depuis le 7 mai 2019)

M. Allingham est un ingénieur civil avec 40 années d'expérience tant dans les secteurs public que privé. Il est l'ancien vice-président exécutif d'AECOM Canada Ltd. et il possède des antécédents dans l'ingénierie des transports, y compris la planification des services de transport, la planification urbaine, la technique de la circulation, l'évaluation environnementale, l'établissement de plans directeurs, la planification d'aéroport et l'économie des transports. Il a occupé les postes de président de l'Institut canadien des ingénieurs en transports, de président du conseil d'administration de l'Institut universitaire de technologie de l'Ontario, de président et de membre du conseil d'administration de Lakeridge Health et a aussi siégé aux conseils d'administration du Durham College et du Durham Abilities Centre. En 2012, il a reçu la Médaille du jubilé de diamant de la reine Elizabeth II pour ses services rendus à la collectivité.



PETER GREGG

Ontario (Canada)

Président et chef de la direction,

Nova Scotia Power (service public d'électricité réglementé)

Administrateur depuis : 2018

Échéance du mandat : 2021

Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants

Comité de planification et de développement commercial

M. Gregg est président et chef de la direction de Nova Scotia Power Inc., filiale en propriété exclusive d'Emera Inc., société d'énergie et de services diversifiée qui prend en charge 95 % de la production, du transport et de la distribution d'électricité pour plus de 525 000 clients résidentiels, commerciaux et industriels en Nouvelle-Écosse. Il a auparavant été président et chef de la direction de la Société indépendante d'exploitation du réseau d'électricité (SIERE), organisme responsable de l'exploitation de l'électricité et de la direction des opérations du réseau de production-transport d'électricité dans la province de l'Ontario, ainsi que président et chef de la direction d'Enersource Corporation (maintenant Alectra Utilities) où il a dirigé la fusion d'Enersource avec Powerstream et Horizon Utilities, et l'achat d'Hydro One Brampton. M. Gregg est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires de l'Ivey School of Business à la University of Western Ontario et a obtenu le titre IAS.A. de l'Institut des administrateurs de sociétés.



JEFF P. FEGAN

Texas (États-Unis)

Chef de la direction,

Jeffegan.com LLC (société d'experts-conseils en aviation)

Administrateur depuis : 2014

Échéance du mandat : 2023

Comité des ressources humaines et de la rémunération

et Comité de planification et de développement commercial (président)

M. Fegan est un cadre supérieur possédant une vaste expérience dans les secteurs de l'aviation et de l'aérospatiale. Il est l'ancien chef de la direction de l'Aéroport international de Dallas-Fort Worth et l'ancien président du conseil d'administration du Conseil international des aéroports – Amérique du Nord (CIA-AN). M. Fegan est spécialisé en gestion des opérations, en planification stratégique, en développement commercial et en développement aéroportuaire. Diplômé du Georgia Institute of Technology, il a suivi le Stanford Executive Management Program.



KATHLEEN L. KELLER-HOBSON

Ontario (Canada)

Administratrice de sociétés

Administrateur depuis : 2017

Échéance du mandat : 2022

Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants (présidente)

Comité de planification et de développement commercial

M^{me} Keller-Hobson est une administratrice de sociétés chevronnée et agit également à titre d'administratrice principale et présidente du Comité des candidatures et de la gouvernance de CCL Industries Inc., ainsi qu'à titre d'administratrice de Premium Brands Holdings Corporation, en plus d'être membre de son Comité des candidatures et de son Comité de la rémunération des cadres et des ressources humaines, deux sociétés cotées en bourse. Avant 2015, M^{me} Keller-Hobson était associée principale chez Gowling Lafleur Henderson LLP et, avant octobre 2011, associée principale chez Bennett Jones LLP, deux cabinets d'avocats internationaux. Avant octobre 2006, elle était associée principale chez Torys LLP, également un cabinet d'avocats international, où elle a exercé le droit pendant 25 ans, dont neuf ans comme associée directrice du bureau de Londres, en Angleterre. Au cours de ses 35 années de carrière dans le domaine juridique, M^{me} Keller-Hobson a fourni des conseils stratégiques à des entreprises mondiales, à des conseils d'administration et à des comités spéciaux sur des transactions importantes, des questions opérationnelles critiques et la gestion des risques. Elle possède une vaste expérience internationale et une grande expérience des fusions et acquisitions publiques et privées, du financement d'entreprise et de la gouvernance d'entreprise. M^{me} Keller-Hobson a obtenu son diplôme en droit de l'Université d'Ottawa en 1979. Elle détient le titre d'administratrice de l'Institut des administrateurs de sociétés (IAS.A).

CONSEIL D'ADMINISTRATION



DON KENNEDY

Ontario (Canada)
 Administrateur de sociétés
 Administrateur depuis : 2020
 Échéance du mandat : 2023
 Comité d'audit et Comité de planification et de développement commercial

M. Kennedy est un dirigeant d'entreprise à la retraite. Il a été le dirigeant principal des finances d'un certain nombre d'organisations dans les domaines de l'aviation, du transport de marchandises et de la logistique, y compris Canada 3000, qu'il a fait croître d'une société de transport aérien à la demande en démarrage à une société d'affrètement pour voyage de groupe cotée en bourse, comptant plus de 5 000 employés. Ses associations professionnelles antérieures comprennent les postes d'administrateur de l'Association du transport aérien du Canada, d'administrateur des consortiums sur le carburant de diverses compagnies aériennes et de membre de différentes associations du secteur de l'aviation et de l'industrie du voyage. Il a également siégé au conseil d'administration du St. Joseph's Health Centre de Toronto. Comptable professionnel agréé et comptable agréé en Ontario depuis 1981, il a commencé sa carrière en vérification chez PricewaterhouseCoopers LLP. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce (avec distinction) de l'Université Queen's.



ROGER MAHABIR

Ontario (Canada)
 Président et chef de la direction, Technology Innovations Inc.; président et chef de la direction, Tracker Networks Inc. (entreprises de technologies de l'information)
 Administrateur depuis : 2013
 Échéance du mandat : 2022
 Comité d'audit
 Comité de planification et de développement commercial

M. Mahabir est président et chef de la direction de Tracker Networks Inc. Auparavant, il a été fondateur, président et chef de la direction d'Assurent Secure Technologies, un fournisseur mondial de produits et de services de sécurité logicielle. À titre de cadre supérieur et de propriétaire, M. Mahabir a notamment supervisé la préparation des états financiers de ces sociétés. Il était également responsable des conditions financières et commerciales de la vente d'Assurent à la société TELUS. Il a été directeur général et dirigeant principal de l'information de RBC Marchés des Capitaux et de RBC Dominion valeurs mobilières, et membre du Comité d'audit du conseil des gouverneurs de l'Université de Waterloo. Administrateur de formation, il a siégé aux conseils d'administration et aux conseils consultatifs de plus de 20 organismes publics et privés au Canada, aux États-Unis et en Europe. Il a obtenu un doctorat en droit (honoris causa) de l'Université York, et ses innovations technologiques ont été reconnues et archivées par le Smithsonian.



HAZEL McCALLION

Ontario (Canada)
 Présidente des décisions gériatriques, Revera Inc. (entreprise de résidences pour personnes âgées et de soins de longue durée); conseillère spéciale auprès du vice-président, Université de Toronto (campus de Mississauga)
 Administratrice depuis : 2017
 Échéance du mandat : 2022
 Comité d'audit
 Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants

M^{me} McCallion est la présidente des décisions gériatriques de Revera Inc., chancelière de Sheridan College, et conseillère principale au campus de Mississauga de l'Université de Toronto. Elle a été l'une des mairesses au plus long mandat au Canada, ayant occupé le poste de mairesse de la ville de Mississauga pendant 36 ans. La ville de Mississauga n'a pas eu de dettes pendant son mandat de mairesse. Elle a été membre d'office du Comité de vérification de la Corporation of the City of Mississauga et a été chargée de signer la charte de vérification interne de la Ville. Elle a été nommée membre de l'Ordre du Canada en 2005 et membre de l'Ordre de l'Ontario en 2020. Elle a reçu un doctorat honorifique en droit de l'Université de Toronto, un doctorat en commerce (honoris causa) de l'Université Ryerson, un diplôme honorifique du Wycliffe College et un baccalauréat ès sciences honorifique du Sheridan College.



MICHELE McKENZIE

Ontario (Canada)
 Directrice principale, McKenzie Business Strategies (société de conseil en gestion)
 Administratrice depuis : 2018
 Échéance du mandat : 2021
 Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants
 Comité des ressources humaines et de la rémunération

M^{me} McKenzie est une administratrice de sociétés et une conseillère en affaires qui possède une forte expertise en tourisme. Elle est directrice principale de McKenzie Business Strategies, un cabinet de conseil et de leadership axé sur le développement économique, la stratégie, le marketing et le tourisme. Elle a occupé pendant 10 ans le poste de présidente et chef de la direction de la Commission canadienne du tourisme (« Destination Canada »), une société d'État fédérale, et pendant quatre ans celui de sous-ministre du Tourisme, de la Culture et du Patrimoine de la Nouvelle-Écosse. M^{me} McKenzie a également de l'expérience en développement international et a vécu et travaillé au Moyen-Orient. En 2020, l'Association de l'industrie touristique du Canada lui a décerné un prix d'excellence pour l'ensemble de ses réalisations. En 2014, elle a été nommée par le magazine Hotelier parmi les « 10 leaders les plus influents de l'industrie canadienne du tourisme d'accueil au cours des 25 dernières années ». Elle possède une vaste expérience de la gouvernance des conseils d'administration et, en plus de la GTAA, elle siège actuellement aux conseils d'administration d'Investir au Canada, du Fairmont Hot Springs Resort et du Sentier transcanadien, et elle est membre du Comité ministériel d'audit de Statistique Canada. M^{me} McKenzie est titulaire d'un diplôme de l'Université Dalhousie et a obtenu une bourse de recherche à l'Université Harvard. Elle a également obtenu le titre IAS.A. de l'Institut des administrateurs de sociétés.

CONSEIL D'ADMINISTRATION



MARC NEEB

Ontario (Canada)
 Administrateur de sociétés
 Administrateur depuis : 2019
 Échéance du mandat : 2022
 Comité de gouvernance et des relations avec les intervenants
 Comité des ressources humaines et de la rémunération (président)

M. Neeb a récemment pris sa retraite de Magna International Inc., où il était dirigeant principal des ressources humaines. Son expérience professionnelle passée comprend la ville d'Aurora, la ville de Brampton et la ville de Mississauga. Il détient des grades et des diplômes de l'University of Western Ontario, du Seneca College et de l'Université de Toronto. Il a siégé aux conseils d'administration du Centre de santé régional Southlake, du tournoi de golf de bienfaisance du maire d'Aurora et du Community Safety Village de la région de York. Il a également été gouverneur à la Société royale de sauvetage.



TERRIE O'LEARY

Ontario (Canada)
 Vice-présidente de la direction, Stratégie d'entreprise et des opérations, Toronto Global (agence d'attraction des investissements pour la région de Toronto)
 Administratrice depuis : 2016
 Échéance du mandat : 2021
 Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants
 Comité des ressources humaines et de la rémunération

M^{me} O'Leary est vice-présidente de la direction de la Stratégie d'entreprise et des opérations à Toronto Global. Toronto Global est la société d'investissement direct à l'étranger, de marketing et de ventes de la région de Toronto. Dirigeante chevronnée qui compte une vaste expérience des secteurs public et privé, Terrie O'Leary a rempli deux mandats au sein du Conseil des administrateurs de la Banque mondiale, à Washington DC, à titre de représentante du Canada, de l'Irlande et des Caraïbes. Avant de vivre à Washington, elle a été chef de cabinet de l'ancien ministre des Finances Paul Martin et a travaillé à Merrill Lynch, à Toronto, avant de déménager à Ottawa. Diplômée en économie de l'Université McGill, M^{me} O'Leary apporte à la table des pratiques exemplaires en matière de planification stratégique, de gouvernance d'entreprise, de développement économique et de relations avec les intervenants et le gouvernement.



ERIC PLESMAN

Ontario (Canada)
 Chef du volet immobilier mondial, Healthcare of Ontario Pension Plan (HOOPP)
 Administrateur depuis : 2019
 Échéance du mandat : 2022
 Comité d'audit
 Comité de planification et de développement commercial

M. Plesman est chef du volet immobilier mondial au Healthcare of Ontario Pension Plan (HOOPP), un régime de retraite canadien de 104 milliards de dollars qui offre une sécurité de retraite à plus de 400 000 travailleurs de la santé en Ontario. M. Plesman est responsable des activités de placement immobilier au HOOPP, y compris le portefeuille immobilier actuel de 15,5 milliards de dollars.

Avant de se joindre au HOOPP en mai 2021, M. Plesman était vice-président exécutif, Amérique du Nord, à Oxford Properties, une société immobilière appartenant à OMERS (Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario), dont les actifs sous gestion s'élèvent à 60 milliards de dollars. Il était responsable des investissements nord-américains d'Oxford (capitaux propres et emprunt) et de l'activité de développement dans toutes les catégories d'actifs (bureau, industriel, détail, multifamilial et hôtel), en plus des entreprises industrielles et de détail nord-américaines d'Oxford, représentant 17 milliards de dollars et environ 1 000 personnes. M. Plesman était membre de l'équipe de la haute direction et a occupé divers postes de direction à Oxford au cours des 10 dernières années. Son expérience passée comprend des rôles en services bancaires d'investissement et en capitaux propres privés de biens immobiliers chez Morgan Stanley (Londres, New York et Toronto) ainsi que chez Arthur Andersen à Amsterdam.

Il détient un baccalauréat ès arts de l'Université Western Ontario et une spécialisation en administration des affaires de l'Ivey Business School de l'Université Western Ontario. Il a siégé au conseil d'administration du chapitre de la région du Grand Toronto de la National Association of Industrial and Office Parks (NAIOP) et a été président du Comité des relations gouvernementales en 2018 et coprésident en 2019.



MICHELLE SAMSON-DOEL

Ontario (Canada)
 Présidente, Samson-Doel Group Limited (société de placement)
 Administratrice depuis : 2014
 Échéance du mandat : 2023
 Comité d'audit
 Comité des ressources humaines et de la rémunération

M^{me} Samson-Doel est la présidente de Samson-Doel Group Limited, une société de financement privée, et l'ancienne présidente exécutive du conseil d'administration de Multi-Markets Inc., le plus important fabricant et distributeur de produits de boulangerie-pâtisserie de la province de Québec et des provinces de l'Est avec 3 500 employés; l'entreprise a été reconnue comme l'une des 50 sociétés les mieux gérées au Canada. M^{me} Samson-Doel siège également au conseil d'administration de Lallemand, Lallemand Investments et St. Johns Packaging. Elle a déjà siégé à de nombreux conseils d'administration, dont Boralex, OLG et la Women's College Hospital Foundation. M^{me} Samson-Doel est comptable professionnelle agréée et comptable agréée en Ontario depuis 1983. Elle est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université de Toronto.

CONSEIL D'ADMINISTRATION



MARK F. SCHWAB

Floride (États-Unis)

Conseiller principal, Carrawler (entreprise de technologies liées au voyage) et PASSUR Aerospace (entreprise de renseignements de l'aviation)

Administrateur depuis : 2017

Échéance du mandat : 2023

Comité des ressources humaines et de la rémunération

Comité de planification et de développement commercial

M. Schwab est un cadre supérieur d'une vaste expérience de l'industrie du transport aérien. Il était encore tout récemment chef de la direction de Star Alliance, la première et la plus importante alliance mondiale de 26 transporteurs aériens membres. Il a une connaissance pointue du secteur du transport aérien, connaissance qu'il a acquise au fil de divers mandats de direction à l'international auprès de grands transporteurs comme United Airlines, US Airways, American Airlines et Pan Am. Il est diplômé de l'University of Virginia. Il siège au conseil d'administration d'un organisme sans but lucratif, Greater Naples Leadership.



JOHAN C. VAN'T HOF

Ontario (Canada)

Président, Tonbridge Corp. (banque d'investissement)

Administrateur depuis : 2017

Échéance du mandat : 2021

Comité de vérification (président)

Comité de planification et de développement commercial

M. van't Hof est président de Tonbridge Corporation, une banque d'investissement

et société de conseils établie à Toronto, et chargé de cours à l'Université de Toronto, à l'Université de Waterloo et à l'École de comptabilité de l'Institut des comptables agréés de l'Ontario. Avant d'occuper son poste actuel, M. van't Hof était chef de la direction de Tonbridge Power Inc., une société cotée en bourse, et chef de l'exploitation et directeur de Carter Group Inc., un fabricant nord-américain de pièces d'automobile. Auparavant, il était associé et directeur général chez PricewaterhouseCoopers LLP (financement de projets et privatisation) et il a été détaché à la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario par son cabinet. À ce titre, il a représenté 11 administrations aéroportuaires au Canada dans le transfert des opérations de Transports Canada, et pour 25 gouvernements dans le financement de projets et les transactions de privatisation à l'échelle mondiale, dans les corrections énergétiques, les aéroports et les routes. Il a témoigné devant le Sénat américain et le Parlement canadien sur la politique d'infrastructure. M. van't Hof est comptable professionnel agréé et comptable agréé en Ontario et détient une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Toronto. Il a présidé les comités de vérification de deux sociétés publiques internationales et de deux sociétés privées.



RAJEEV VISWANATHAN

Ontario (Canada)

Dirigeant principal des finances et associé

Forum Equity Partners (société d'investissement et de développement)

Administrateur depuis : 2020

Échéance du mandat : 2023

Comité d'audit

Comité de gouvernance et des relations avec les intervenants

M. Viswanathan est dirigeant principal des finances et associé chez Forum Equity Partners, une société privée d'investissement alternatif et de développement axée sur les actifs réels. Chez Forum, il est responsable de la gestion financière globale de l'entreprise, y compris la stratégie financière, la planification, les contrôles, la gestion des risques, la fiscalité, les technologies de l'information et la production de rapports. Il est également responsable de la surveillance continue des placements et de la gestion des actifs de l'entreprise et siège au comité de placement de Forum. Avant de se joindre à Forum, il a été dirigeant principal des finances de Dream Global REIT, une plateforme commerciale et industrielle d'Europe de l'Ouest de 6 milliards de dollars à deux titres (TSX et Francfort) acquise en 2019 par Blackstone. Avant sa nomination chez Dream Global, M. Viswanathan était dirigeant principal des finances de Dream Office REIT (cotée TSX). Avant Dream, il a passé près d'une décennie chez Brookfield, où il a occupé divers postes de direction des finances, y compris la trésorerie de l'entreprise et aidé à établir le groupe de fonds privés de Brookfield. Au cours de son mandat chez Brookfield, il a également travaillé chez General Growth Properties, une société de placement immobilier de centres commerciaux d'une valeur de 40 milliards de dollars américains, où il a reconstruit et amélioré diverses capacités financières à la suite de la faillite de GGP. Il est CPA, CA et CFA, et il détient une maîtrise en comptabilité et un baccalauréat en mathématiques de l'Université de Waterloo.



ÉQUIPE DE DIRECTION

DEBORAH FLINT

Présidente et chef de la direction (depuis février 2020)

MARTIN BOYER

Vice-président et directeur de l'information

CRAIG BRADBROOK

Directeur de l'exploitation

IAN L.T. CLARKE

Directeur des finances

KATH HAMMOND

Vice-présidente, conseillère générale, Sûreté et sécurité des entreprises

MARK CARBONELLI

Dirigeant principal des ressources humaines

HILLARY MARSHALL

Vice-présidente, Relations avec les intervenants et communications

PATRICK NEVILLE

Vice-président, Planification d'aéroport et services techniques

GOVERNANCE ORGANISATIONNELLE

La GTAA a été constituée en personne morale en 1993 à titre de société sans capital-actions, et le gouvernement du Canada a reconnu son statut d'administration aéroportuaire canadienne en 1994. La GTAA a assumé l'exploitation de l'Aéroport international Pearson de Toronto le 2 décembre 1996. En 2014, elle a poursuivi ses activités en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*.

La GTAA est une émettrice assujettie en vertu de la législation canadienne sur les valeurs mobilières.

En tant que société sans capital-actions, elle possède des membres et non des actionnaires ou d'autres détenteurs d'actions. Le processus de nomination et de sélection des membres s'appuie sur le règlement de la GTAA.

Les membres de la GTAA sont également ses administrateurs. Le conseil d'administration de la GTAA (le « conseil ») compte 15 administrateurs élus par les membres de l'organisation. Les administrateurs sont élus pour un mandat d'une durée maximale de trois ans et ils peuvent être réélus par les membres pour un maximum de neuf ans.

Sept administrateurs sont élus par les membres parmi les candidats sélectionnés et évalués dans le cadre d'un processus de recherche. Le processus de recherche comprend la participation des postulants communautaires désignés, qui comprennent la Chambre de commerce de la région de Toronto, la Chambre de commerce de la ville de Mississauga, la Chambre de commerce de la ville de Brampton, le Barreau de l'Ontario, l'Ordre des ingénieurs de l'Ontario et les Chartered Professional Accountants of Ontario.

Cinq administrateurs sont élus par les membres parmi les candidatures soumises par les municipalités suivantes : les municipalités régionales de York, de Halton, de Peel et de Durham, et la ville de Toronto.

Deux administrateurs sont élus par les membres parmi les candidats du gouvernement du Canada, et les membres élisent un administrateur désigné par la province de l'Ontario.

Un membre sortant peut faire partie des candidats s'il a le droit de remplir un autre mandat.

Le conseil évalue les candidats proposés afin de déterminer s'ils possèdent les compétences, l'expérience et les capacités voulues.

La GTAA s'engage à veiller à ce que la diversité soit intégrée dans tous les aspects de ses politiques et pratiques d'embauche, y compris au niveau du conseil d'administration. La diversité comprend non seulement des considérations de genre, mais aussi de race, d'origine ethnique, d'origine culturelle, d'âge et d'autres attributs. Des renseignements sur la politique en matière de diversité du conseil et sur la diversité du conseil se trouvent dans la notice annuelle de la GTAA, qui est accessible au www.sedar.com.

Tous les administrateurs du conseil de la GTAA sont indépendants, une condition établie dans la législation applicable en matière de valeurs mobilières. Le conseil d'administration de la GTAA repose sur les compétences; les administrateurs sont donc élus en fonction des capacités, de l'expérience et des compétences requises pour encadrer les activités complexes et à la pointe de l'industrie que mène la GTAA aux fins de l'exploitation et de la gestion de Toronto Pearson.

Le conseil est responsable de la gérance globale de la GTAA, ce qui comprend la surveillance de la gouvernance et de l'orientation stratégique ainsi que la supervision de la direction, qui est chargé de la conduite quotidienne des affaires de l'organisation.

Le mandat écrit du conseil d'administration est présenté dans la notice annuelle de la GTAA, qui est accessible au www.sedar.com.

En 2020, le conseil d'administration comptait 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. Les mandats des comités du conseil d'administration sont résumés ci-dessous :

COMITÉ D'AUDIT

Le comité d'audit a reçu du conseil d'administration de la GTAA le mandat d'exécuter, pour le compte de celui-ci, des tâches lui permettant d'obtenir une assurance raisonnable quant à l'intégrité de la gestion des risques, de l'information financière, de la comptabilité, de l'audit et des contrôles internes, et de remplir les obligations juridiques pertinentes qui incombent au comité d'audit d'un émetteur assujetti. À cette fin, le comité d'audit supervise et surveille l'intégrité des états financiers et du processus de communication de l'information financière de la GTAA, ce qui comprend superviser le travail de l'auditeur externe de la GTAA, surveiller les compétences et l'indépendance de l'auditeur externe et favoriser la libre communication entre la haute direction de la GTAA, l'auditeur externe, l'auditeur interne et les membres du conseil d'administration et de ses comités.

Le comité d'audit surveille également l'efficacité du système de gestion des risques de l'organisation pour les risques liés à l'audit, les risques financiers et autres risques désignés par le conseil d'administration, et il surveille les régimes et la caisse de retraite de la GTAA. La charte du comité d'audit est incluse dans la notice annuelle de la GTAA, qui est accessible au www.sedar.com.

GOVERNANCE ORGANISATIONNELLE

COMITÉ DE LA GOUVERNANCE ET DES RELATIONS AVEC LES INTERVENANTS

Le comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants est chargé de surveiller la gouvernance efficace du conseil et de ses comités par rapport aux mesures qui accroissent l'efficacité. Le comité surveille aussi les relations du GTAA avec les intervenants et la stratégie de communication de la GTAA destinée à renforcer l'image de marque et la licence sociale, ce qui comprend une surveillance du programme d'investissements communautaires de la GTAA.

Le comité est également responsable de surveiller le processus de proposition des membres du conseil d'administration; de maintenir une matrice des compétences afin de déterminer les compétences et l'expérience voulues, parmi d'autres attributs; de recruter, d'interroger et d'évaluer des candidats au conseil d'administration et de recommander l'émission d'adhésions aux candidats; d'assurer la planification de la relève au conseil d'administration; de mettre en place le programme d'orientation pour les nouveaux administrateurs; de surveiller le perfectionnement professionnel et en matière d'éducation pour les administrateurs; d'examiner le mandat des comités du conseil d'administration; d'évaluer l'efficacité du conseil d'administration et de ses comités; et de surveiller le respect des exigences en matière de gouvernance organisationnelle.

COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES ET DE LA RÉMUNÉRATION

Le comité des ressources humaines et de la rémunération a pour mandat d'encadrer les affaires liées à la stratégie de ressources humaines de la GTAA, dont la rémunération des cadres, la planification de la relève, le développement, la gestion des talents, la surveillance du rendement, le recrutement et la rémunération qui se rapportent au président et chef de la direction et aux dirigeants, en plus des affaires relatives aux risques, aux politiques et autres questions concernant les ressources humaines de l'organisation.

COMITÉ DE PLANIFICATION ET DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

Le mandat du comité de planification et de développement commercial comprend la surveillance du Plan directeur 2017-2037 de la société et du plan d'utilisation des terres de celle-ci. Le comité s'assure que la société dispose d'un plan d'infrastructure à long terme approprié, à jour et approuvé; il surveille l'information environnementale, le développement commercial de l'aéroport et les activités de planification et de développement, dont l'aménagement des immeubles; il s'assure que les infrastructures et les installations sont utilisées de manière à répondre aux besoins des passagers et des intervenants du GTAA, dont les transporteurs aériens et les expéditeurs de fret; et il veille à ce que l'organisation possède les systèmes nécessaires à la réalisation de ces activités.

Le comité est également responsable d'examiner les projets d'immobilisations qui dépassent le pouvoir délégué au chef de la direction et de formuler des recommandations à leur égard; de surveiller la mise en œuvre efficace des projets d'immobilisations importants; et de fournir une rétroaction à la direction sur les projets d'immobilisations stratégiques, en plus de surveiller l'efficacité de la gestion des risques liés au développement commercial et à la planification.



RAPPORT DE GESTION

DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2020
En date du 24 mars 2021



INFORMATION PROSPECTIVE

Le présent rapport de gestion contient de l'information prospective. Cette information prospective est fondée sur diverses hypothèses et assujettie à des risques et à des incertitudes. Pour une analyse de ces risques et incertitudes, ainsi que des hypothèses et facteurs importants liés à l'information prospective, veuillez consulter la rubrique intitulée « Mise en garde concernant l'information prospective » figurant à la fin du présent rapport de gestion.

Le présent rapport constitue une analyse des résultats financiers et des résultats d'exploitation de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (la « GTAA » ou la « société ») pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 et doit être lu parallèlement aux états financiers consolidés de la GTAA pour les exercices clos les 31 décembre 2020 et 2019, ainsi qu'à la notice annuelle pour l'exercice clos le 31 décembre 2020. Ces documents fournissent un complément d'information sur certaines questions dont ne traite pas nécessairement le présent rapport. Des renseignements complémentaires sur la GTAA, notamment sa notice annuelle et les états financiers consolidés susmentionnés, se trouvent sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com. Les états financiers consolidés et le rapport de gestion de la GTAA sont également disponibles sur son site Web à l'adresse www.torontopearson.com.

RAPPORT DE GESTION

PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

La GTAA est une autorité aéroportuaire canadienne et une société sans capital-actions régie par la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*. La GTAA exploite et gère l'aéroport international Lester B. Toronto Pearson (l'« Aéroport » ou « Toronto Pearson ») aux termes d'un bail foncier conclu avec le gouvernement fédéral en décembre 1996 (le « bail foncier »). Ce bail a une durée initiale de 60 ans, vient à échéance en 2056 et peut être renouvelé une fois pour 20 autres années. Le bail foncier se trouve sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com et sur le site Web de la GTAA à l'adresse www.torontopearson.com. La filiale entièrement détenue de la GTAA, Malton Gateway Inc. (« MGI »), une société de portefeuille, a été constituée en société en avril 2017 et détient les actions de Airways Center Inc. (« ACI »), qui a également été constituée en société en avril 2017 dans le but d'acquérir et de gérer des immeubles commerciaux qui ne sont pas liés aux activités directes de gestion, d'exploitation ou d'entretien de l'Aéroport. Les propriétés acquises par ACI ne font pas partie des locaux loués à la GTAA par le gouvernement fédéral en vertu du bail immobilier.

Faits saillants financiers et d'exploitation

(en millions de dollars)	2020	2019	Variation ⁽¹⁾		2018
			%		
Total des produits	823,5	1 521,3	(697,8)	(45,9)	1 471,7
Total des charges d'exploitation (exclusion faite de l'amortissement)	544,7	795,4	(250,7)	(31,5)	751,1
BAIIA^{(2), (3)}	278,8	725,9	(447,1)	(61,6)	720,6
Marge du BAIIA ^{(2), (3)}	33,9 %	47,7 %		(13,8) pp	49,0 %
Résultat avant intérêts, montant net ⁽⁴⁾	(69,0)	435,1	(504,1)	(115,9)	443,6
Bénéfice (perte) net	(383,4)	139,8	(523,2)	(374,2)	113,7
<i>Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation » pour de plus amples détails</i>					
<i>Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation nets » pour un rapprochement du résultat net et du BAIIA</i>					
Flux de trésorerie disponibles⁽⁵⁾ (en millions de dollars)	(513,1)	(0,2)	(512,9)		(124,6)
<i>Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails.</i>					
Volume du trafic voyageur (en millions)					
Intérieur	5,5	18,1	(12,6)	(69,8)	17,8
International	7,8	32,4	(24,6)	(75,8)	31,7
Total	13,3	50,5	(37,2)	(73,6)	49,5
Trafic aérien					
Mouvements d'avion (en milliers)	174,4	452,8	(278,4)	(61,5)	472,7
PMD ⁽⁶⁾ (millions de tonnes)	16,0	38,4	(22,4)	(58,3)	37,4
Nombre total de sièges (en millions)	21,9	60,0	(38,1)	(63,4)	59,3
Coefficient d'occupation	60,7 %	84,3 %		(23,6) pp	83,4 %
<i>Se reporter à la rubrique « Activités d'exploitation » pour de plus amples détails</i>					
Aux 31 décembre	2020	2019	Variation ⁽¹⁾		2018
			%		
Total de la dette (en millions de dollars)	7 002,8	6 411,7	591,1	9,2	6 370,3
Dette nette⁽⁷⁾	6 481,8	5 965,2	516,6	8,7	5 959,1
Principaux indicateurs de crédit (\$)					
Total de la dette/nombre de passagers transportés ⁽⁸⁾	1 052	254	798	314,2	258
Dette nette ⁽⁷⁾ /nombre de passagers transportés ⁽⁸⁾	974	236	738	312,7	241
<i>Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails.</i>					

⁽¹⁾ La variation en pourcentage est établie d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau); pp = points de pourcentage.

⁽²⁾ Le BAIIA, une mesure financière non conforme aux PCGR, correspond au bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et l'amortissement. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

⁽³⁾ Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation – Résultats d'exploitation nets » pour un bref exposé sur le BAIIA et la marge du BAIIA.

⁽⁴⁾ Le résultat avant intérêts, montant net correspond au résultat avant intérêts et coûts de financement, montant net. Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation – Résultats d'exploitation nets » pour un bref exposé.

⁽⁵⁾ Les flux de trésorerie disponibles, mesure financière non conforme aux PCGR, correspondent aux flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, déduction faite des charges d'intérêts et des coûts de financement moins les dépenses d'investissement. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ». Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour un bref exposé et pour le détail du calcul des flux de trésorerie disponibles.

⁽⁶⁾ Le PMD s'entend du poids maximal au décollage précisé par les fabricants d'aéronefs.

⁽⁷⁾ La dette nette, une mesure financière non conforme aux PCGR, correspond à la dette brute, déduction faite de la trésorerie et des fonds soumis à restrictions. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

⁽⁸⁾ Le nombre de passagers transportés est défini comme étant égal à la moitié du nombre total de passagers et établi à partir du trafic des 12 mois précédents.

APERÇU

La GTAA a pour mandat d'aménager, gérer et exploiter les aéroports dans le Centre-Sud de l'Ontario, de fixer les frais et les droits liés à leur utilisation, et d'aménager et d'améliorer les installations aéroportuaires. Toronto Pearson, en tant que plaque tournante mondiale, continue de servir le Sud de l'Ontario et de relier des vols en provenance et à destination d'autres aéroports nationaux et internationaux.

La pandémie de COVID-19

Le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la Santé a déclaré que l'écllosion du SRAS-COV-2, mieux connu sous le nom de « COVID-19 », était une pandémie. La pandémie de COVID-19 et la contraction économique qui a suivi ont eu, et continueront certainement d'avoir, une incidence négative importante sur la demande de voyages aériens à l'échelle mondiale. L'aéroport Toronto-Pearson a affiché des baisses significatives du nombre de passagers et de l'activité aérienne depuis le mois de mars 2020 par rapport aux périodes correspondantes de 2019. En raison de la pandémie et des restrictions de voyage en découlant, notamment la fermeture des frontières, de graves répercussions financières et de la contraction économique, les transporteurs aériens ont annulé plusieurs vols et itinéraires.

En 2020, Toronto Pearson a enregistré un recul de 73,6 % de l'activité des passagers par rapport à 2019. Au cours de la période allant de mars à décembre 2020, le volume de passagers à Toronto Pearson a baissé considérablement, passant d'une moyenne de 141 000 par jour à 13 000 par jour, par rapport à la moyenne enregistrée de mars à décembre 2019. Le nombre de vols a également chuté, passant d'une moyenne de 1 191 par jour à environ 253 par jour, par rapport à la moyenne de mars à décembre 2019. Au 31 décembre 2020, les transporteurs aériens opérant à Toronto Pearson ont chuté de 67 à 45, par rapport au 31 décembre 2019.

Le ralentissement de l'activité a une incidence négative significative sur les activités et sur les résultats d'exploitation de la GTAA, ainsi que sur les produits générés par des sources commerciales et aéronautiques ainsi que sur les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA). En 2020, le total des produits a chuté de 45,9 %, soit 697,8 M\$, comparativement à 2019. En 2020, la GTAA a subi une perte nette de 383,4 M\$, soit une baisse de 374,2 % ou de 523,2 M\$, comparativement à un bénéfice net de 139,8 M\$ en 2019.

La pandémie a également eu des répercussions négatives importantes sur les transporteurs aériens qui opèrent à l'aéroport, notamment les principaux transporteurs aériens de Toronto Pearson, Air Canada et WestJet. Au cours du troisième trimestre de 2020, la GTAA a modifié ses ententes relatives aux frais aéronautiques à long terme avec chacun de ces transporteurs, en partie pour ajuster les frais payés en vertu des ententes compte tenu de la baisse du volume de trafic aérien actuel et prévu. En vertu des ententes modifiées, pour le reste de 2020 et la totalité de 2021, chaque transporteur paiera des montants calculés sur la base suivante : (i) les frais aéronautiques standard de la GTAA, plus (ii) une partie de l'écart respectif entre le montant des frais aéronautiques standard et les frais de base initiaux payables en vertu des ententes pour ces exercices. En 2022 et 2023, chacun des transporteurs paiera des montants révisés calculés à l'aide d'une combinaison des frais aéronautiques standard de la GTAA et des frais de base initiaux. Chaque transporteur continuera d'être admissible à des remises, sous réserve que les volumes du trafic voyageur et du trafic aérien se rétablissent, et si les seuils de croissance initiaux sont dépassés au cours d'une année donnée. Bien que la demande de déplacements aériens demeure très incertaine à court terme, les ententes modifiées devraient entraîner une baisse des revenus globaux de l'aéronautique pour la GTAA jusqu'à leur échéance.

Un grand nombre de partenaires commerciaux, concessionnaires et locataires de la GTAA ont subi des répercussions négatives importantes sur leurs activités. La GTAA a accordé une facilité de paiement et d'autres formes d'aide dans le cadre de plusieurs programmes, notamment des réductions de paiement, des reports de paiement et des allègements contractuels, par l'intermédiaire des contrats proposés et modifiés. La GTAA a adopté une approche mesurée de manière à offrir ces ententes aux partenaires qui sont en règle et qui, pour elle, seront des partenaires essentiels après la COVID-19. Ces mesures d'adaptation ont, et continueront d'avoir, au cours de la période visée, une incidence défavorable sur les activités et les flux de trésorerie connexes de la GTAA. La majorité des paiements différés ont été payés à la fin de 2020, tandis que le reste des reports devrait être payé en 2021. L'exposition aux reports de paiement est en partie atténuée par des dépôts de garantie sous forme de trésorerie et de lettres de crédit ainsi que par une surveillance active du crédit. Rien ne peut garantir que les montants reportés seront récupérés conformément aux modalités des ententes de report, si tant est qu'ils le soient.

La GTAA, seule et en collaboration avec le gouvernement, ses partenaires et ses employés, a pris les mesures suivantes en réponse à la pandémie :

a. Mesures financières

- Du 1^{er} mars au 31 décembre 2020, la GTAA a prélevé 690,0 M\$ en liquidités d'emprunts à court terme compte tenu de l'incidence continue de la pandémie de la COVID-19 sur ses revenus et activités. Le 3 novembre 2020, la GTAA a émis des billets à moyen terme de série 2020-1 d'une valeur de 500,0 M\$, échéant le 3 mai 2028, à un taux d'intérêt nominal de 1,54 %, pour un produit net de 497,8 M\$. Le produit net a partiellement remboursé la dette à court terme en cours. La situation de liquidité nette de la GTAA (y compris la trésorerie) au 31 décembre 2020 était de 1,4 G\$.

- La GTAA a réduit de façon importante ses charges d'exploitation et ses dépenses d'investissement, notamment par un gel de l'embauche et une baisse de 265 M\$ de ses dépenses d'investissement réelles pour 2020. Le détail de ces réductions figure dans la rubrique « Projets d'investissement ». En outre, la GTAA a temporairement fermé l'accès à plus de 40 % de ses installations dans les aéroports en raison de la baisse d'activité des voyages aériens.
- Le 14 juillet 2020, Toronto Pearson a annoncé la suppression d'environ 500 postes en raison de la COVID-19. La GTAA a indiqué qu'environ 200 postes à pourvoir resteraient non pourvus et qu'elle remercierait 300 postes existants au moyen de départs volontaires et de mises à pied. Ces suppressions représentent une réduction de 27 % de l'effectif prépandémique de la GTAA. La GTAA a travaillé de concert avec Unifor et avec la Pearson Airport Professional Fire Fighters Association afin de mettre en œuvre ces mesures tout en respectant les conventions collectives. En outre, la direction et le conseil d'administration ont réduit leurs ententes de rémunération. Au 31 décembre 2020, la GTAA a estimé que l'incidence financière de la restructuration s'élevait à environ 22,5 M\$, laquelle est comptabilisée dans les charges au titre des salaires, des traitements et des avantages sociaux figurant dans les états consolidés du résultat net et les éléments du résultat global.
- Le 27 juillet 2020, la GTAA a modifié avec succès l'acte de fiducie-cadre de la société. Les modifications apportées suspendent temporairement l'exigence selon laquelle la GTAA doit respecter l'engagement tarifaire prévu dans l'acte de fiducie-cadre, qui comprend deux tests financiers, pour les exercices 2020 et 2021. Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement ».
- Le 31 juillet 2020, la GTAA a prolongé d'une année additionnelle, soit jusqu'au 22 mai 2023, sa facilité de crédit d'exploitation renouvelable engagée (la « facilité de crédit d'exploitation »). En parallèle, le groupe de prêteurs de la facilité de crédit a également approuvé l'exonération de l'engagement tarifaire prévu dans l'acte de fiducie-cadre pour les exercices financiers 2020 et 2021 en ce qui concerne les ententes de facilité de crédit.
- Le 30 septembre 2020, la GTAA a annoncé les changements suivants aux tarifs aéronautiques et aux FAA, qui entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2021 :
 - Les tarifs aéronautiques pour l'aviation commerciale ont augmenté de 3 %.
 - Les FAA pour les passagers en partance ont augmenté de 5 \$ à 30 \$, ce qui correspond à la moyenne des autres aéroports canadiens d'une grande ville.
 - Les FAA pour les passagers en correspondance ont augmenté de 2 \$ à 6 \$.
 - Les tarifs aéronautiques pour tous les avions d'affaires et d'aviation générale de 19 000 kilogrammes ou moins ont augmenté à 575 \$ par arrivée.

Ces changements interviennent après plus d'une décennie sans que Toronto Pearson n'ait augmenté les tarifs aéronautiques et les FAA. En plus des autres initiatives génératrices de revenus et de réduction des coûts, ces augmentations permettront à la GTAA de continuer d'investir dans des voyages sécuritaires et la relance de l'industrie.

b. Mesures relatives à la sécurité et aux passagers

- La GTAA a fait passer au premier plan la santé des passagers et des employés et mis en œuvre des mesures de sécurité avec l'aide de son nouveau médecin-chef et des agences de santé publique, afin de réduire la propagation de la COVID-19. Ces mesures comprennent notamment un nettoyage plus fréquent, la distribution de désinfectant pour les mains, le minutage des vols à l'arrivée, la collaboration avec les organismes gouvernementaux afin d'assurer un traitement efficace et sécuritaire des voyageurs, la reconfiguration de la file d'attente des voyageurs, des sièges dans l'aérogare, des kiosques et des comptoirs d'enregistrement, afin de favoriser la distanciation sociale, ainsi que la création de panneaux et d'écrans numériques, d'avertissements sonores aux voyageurs et de marques d'espacement sur le plancher, dans le même but.
- En juin 2020, Toronto Pearson a lancé son engagement intitulé « Aéroport en santé » auprès de ses partenaires, des organismes gouvernementaux et des intervenants afin d'établir des normes rigoureuses, cohérentes et fiables pour protéger la santé des passagers et des employés de l'Aéroport. Cet engagement consiste en un programme complet décrivant les étapes que l'Aéroport et ses partenaires sont à mettre en œuvre pour rétablir la confiance dans le déplacement par avion, compte tenu des nouvelles réalités de celui-ci. Depuis juin 2020, cet engagement a évolué et comprend les éléments suivants :
 - L'Aéroport a mis en œuvre des technologies améliorées, ce qui a permis d'accélérer et de réduire les processus tactiles;
 - Tous les passagers et tout le personnel de l'Aéroport doivent porter un couvre-visage en tout temps lorsqu'ils se trouvent dans les zones publiques de l'Aéroport;

- L'accès à l'Aéroport, y compris dans l'aérogare, est limité aux voyageurs à l'arrivée et aux voyageurs au départ ainsi qu'aux membres du personnel dans l'exécution de leurs tâches;
- Toute personne utilisant les installations de l'Aéroport doit garder une distance physique de deux mètres dans la mesure du possible et porter un couvre-visage;
- Le personnel de l'Aéroport ne doit pas s'attarder ni trainer sur les lieux des aérogares ni utiliser les sièges installés dans les aérogares;
- Tous les fournisseurs, entrepreneurs et employeurs qui travaillent à l'Aéroport doivent avoir mis en place un « programme de suivi des entrées en contact au travail », lequel leur permet de rapidement s'identifier, se retirer/s'isoler à la maison, informer et soutenir quiconque ayant été en contact étroit avec une personne qui a reçu un test positif de COVID-19;
- Un dispositif d'alerte de sécurité liée à la COVID-19 a été mis à la disposition des employés de la GTAA qui travaillent sur place dans les aérogares afin de renforcer la distanciation physique, d'améliorer les processus existants de suivi des entrées en contact au travail et d'accélérer les notifications afin de mieux lutter contre la propagation de la COVID-19 en milieu de travail.
- Le 10 septembre 2020, Toronto Pearson est devenu le premier aéroport canadien à obtenir l'accréditation mondiale du Conseil international des aéroports en matière de santé.
- Le 1^{er} mars 2021, Toronto Pearson a reçu le prix du Conseil international des aéroports pour les meilleures mesures d'hygiène par région en Amérique du Nord. Cette année, en raison de la pandémie de COVID-19, le sondage a intégré une nouvelle catégorie portant sur l'hygiène dans les aéroports. Si Toronto Pearson reçoit cette nouvelle distinction, c'est en grande partie grâce à son initiative Aéroport en santé, laquelle vise à offrir une expérience aéroportuaire sécuritaire et hygiénique à l'aide d'une approche multidimensionnelle reposant sur quatre piliers : un nettoyage amélioré fondé sur les conseils d'un hygiéniste industriel; des mesures telles que le port du masque et la restriction de l'accès à l'aérogare; des solutions novatrices comme la désinfection par rayonnement UV-C et la surveillance de la qualité de l'air; et un engagement à faire progresser les connaissances scientifiques au moyen de divers essais.
- La GTAA sait que l'expérience tout entière du passager dépasse l'enceinte de l'Aéroport. En d'autres termes, la sécurité du voyageur doit être assurée à chaque étape de son voyage : dans le transport vers l'aérogare, à l'intérieur de l'aérogare, à l'intérieur de l'appareil, dans le transport terrestre et dans l'hébergement à destination, puis lors du voyage retour. Toute préoccupation au sujet de l'une de ces composantes aura pour effet de diminuer la confiance du voyageur envers la sécurité du voyage. Il est donc primordial que chaque partie assure une prestation de services irréprochable, de façon constante, afin de rétablir le sentiment de confiance envers la sécurité du voyage aérien. La GTAA prend diverses mesures, notamment d'importantes mesures de sensibilisation à plusieurs niveaux, en collaboration avec les acteurs de l'industrie, visant à renforcer le message de sécurité d'un bout à l'autre de l'expérience du voyage afin de rétablir la confiance du voyageur.
- Depuis le 30 juillet 2020, le ministre des Transports a émis des mesures obligatoires en vertu desquelles quiconque entre dans la zone réglementée d'une aérogare depuis une zone non réglementée doit se soumettre à une vérification de la température, de même que quiconque effectue un contrôle à un point d'inspection de personnes autres que des passagers à l'extérieur d'une aérogare. Les vérifications de température sont effectuées par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'« ACSTA ») aux points d'inspection des passagers et des personnes autres que des passagers (des employés).

c. Tests, recherche et collecte de données

- En collaboration avec ses partenaires et agences, la GTAA a exploré les possibilités de mettre en place de nouveaux procédés, des solutions technologiques et des améliorations des installations, grâce auxquels Toronto-Pearson sortira de cette période de pandémie en étant encore plus solide et en offrant à sa clientèle une expérience bonifiée. Les innovations comprennent diverses applications de désinfection par rayonnement ultraviolet à l'intérieur de l'Aéroport; plus de trois kilomètres de barrières en plexiglas installées dans les aérogares; l'introduction de distributeurs automatiques d'équipement de protection individuelle; et l'utilisation de vaporisateurs probiotiques pour désinfecter les zones à contact élevé. La GTAA s'engage à collaborer avec ses compagnies aériennes partenaires en vue de recommencer à établir les liaisons des voyageurs à travers le Canada et, ultérieurement, à travers le monde. À cette fin, Air Canada et la GTAA ont fourni des ressources et du soutien pour une étude sur la COVID-19 qui a été menée à l'Aéroport Toronto-Pearson par McMaster HealthLabs. Du 3 septembre au 14 novembre 2020, l'étude a recueilli des données afin d'évaluer l'efficacité de diverses périodes de quarantaine. L'étude a été conçue en conformité avec les protocoles scientifiques approuvés par le comité d'éthique de la recherche. Les résultats provisoires ont été publiés le 17 novembre 2020, sur la base de plus de 20 000 tests menés auprès de plus de 8 600 participants à l'étude du 3 septembre au 2 octobre 2020. Les résultats provisoires sont les suivants :

- 99 % des participants ont obtenu un résultat négatif au test COVID-19 et 1 % un résultat positif;
- Parmi les 1 % de résultats positifs à la COVID 19 :
 - 0,7 % ont été détectés à l'arrivée,
 - 0,3 % ont été détectés au jour 7,
 - 0,1 % ont été détectés au jour 14.

La phase pilote a démontré la faisabilité d'effectuer des tests aéroportuaires au moyen d'autoprélèvements par écouvillon nasal/oral ainsi que des prélèvements à domicile pendant la mise en quarantaine. Les résultats définitifs devraient être publiés dans un avenir proche.

- Les gouvernements provincial et fédéral ont mis en place divers degrés de contrôle frontalier et de restrictions de voyage. La GTAA a collaboré avec le gouvernement afin d'assurer la sécurité de tous les passagers et employés. Début 2021, un certain nombre d'initiatives et d'exigences ont été lancées, comme récapitulé ci-dessous, face à l'augmentation du nombre de cas de COVID-19 en Ontario et dans le reste du Canada, et en raison de l'apparition de nouveaux variants de COVID-19 dans le monde, potentiellement plus contagieux. À la suite des initiatives et des obligations figurant ci-après, la GTAA a connu une réduction supplémentaire du nombre de passagers et de vols à l'Aéroport, à compter de la mi-février 2021. Se reporter à la rubrique « Activités d'exploitation » pour plus de détails sur le nombre de passagers et de vols. Compte tenu de l'évolution constante des restrictions de voyage, la GTAA continue d'adapter ses activités pour offrir aux passagers une expérience de voyage à la fois sécuritaire et efficace :
 - Le 6 janvier 2021, le gouvernement de l'Ontario a lancé un programme pilote de dépistage volontaire de la COVID-19 à l'Aéroport. Les voyageurs étaient testés à leur arrivée au moyen d'un test de dépistage par réaction en chaîne de la polymérase (« RCP »).
 - Le 6 janvier 2021, le gouvernement fédéral canadien a émis l'*Arrêté d'urgence n° 18 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19*, obligeant tous les voyageurs qui arrivent au Canada par avion à présenter un justificatif de test de COVID-19 négatif effectué dans les 72 heures avant le départ. Les voyageurs internationaux sont toujours tenus de respecter la quarantaine obligatoire de 14 jours imposée par le gouvernement fédéral, même s'ils reçoivent un résultat négatif au test avant leur départ. Les restrictions ont été étendues aux postes frontaliers terrestres entre les États-Unis et le Canada à compter du 15 février 2021, notamment pour les Canadiens qui rentrent au pays depuis leur résidence secondaire aux États-Unis. À certaines exceptions près pour les voyageurs essentiels, les personnes qui entrent au Canada par la voie terrestre doivent fournir une preuve de test PCR COVID-19 négatif effectué aux États-Unis dans les 72 heures et effectuer une quarantaine de 14 jours. Le Canada a étendu ces restrictions à tous les voyageurs qui entrent au Canada jusqu'au 21 avril 2021. Les restrictions pourraient être prolongées afin de limiter les déplacements au Canada.
 - Depuis le 26 janvier 2021, les voyageurs qui se rendent aux États-Unis en avion depuis des destinations internationales, comme le Canada, doivent présenter un justificatif de test négatif de COVID-19 effectué dans les 72 heures avant l'embarquement.
 - Le 29 janvier 2021, le gouvernement fédéral et les compagnies aériennes canadiennes ont convenu de suspendre tous les vols à destination et en provenance du Mexique et des Caraïbes jusqu'au 30 avril 2021. Ces mesures sont en vigueur depuis le 31 janvier 2021.
 - Entre le 1^{er} et le 21 février 2021, le gouvernement de l'Ontario a demandé à presque tous les passagers internationaux qui atterrirent à l'Aéroport et qui restaient dans la province de se soumettre à un test obligatoire de COVID-19 à l'Aéroport, avant de suivre les règles fédérales en vigueur en matière de quarantaine.
 - Depuis le 22 février 2021, le gouvernement fédéral a changé ses règles de quarantaine. Désormais, tous les passagers internationaux qui atterrirent à l'Aéroport (à certaines exceptions près) ou prennent un vol de correspondance vers d'autres villes au Canada doivent obligatoirement effectuer un test de COVID-19 à l'Aéroport et effectuer une quarantaine dans un hôtel désigné, à leurs frais, dans l'attente des résultats. Les personnes qui reçoivent un résultat négatif doivent respecter une quarantaine de deux semaines dans un hôtel ou à la maison, tandis que celles qui reçoivent un résultat positif effectueront leur quarantaine dans des installations gouvernementales désignées. Une fois le résultat négatif obtenu, les passagers peuvent prendre leurs vols de correspondance à l'intérieur du Canada. Les voyageurs internationaux qui prennent des correspondances vers des destinations à l'extérieur du Canada sont exemptés de l'ordonnance à condition qu'ils demeurent du côté sécurisé des aéroports. Depuis le 22 février 2021, les voyageurs qui se présentent aux points frontaliers terrestres entre le Canada et les États-Unis doivent également passer des tests de COVID-19 à leur arrivée.

- Le 8 mars 2021, la GTAA, avec une contribution financière du gouvernement du Canada, a lancé une étude sur des tests antigéniques de la COVID-19. À l'heure actuelle, 285 travailleurs de l'Aéroport se sont portés volontaires pour subir des tests trois fois par semaine pendant une période de 8 à 12 semaines.
- Depuis le 16 mars 2021, les passagers au départ vers les États-Unis peuvent se faire dépister à l'Aéroport dans le cadre de l'étude sur les tests antigéniques de la COVID-19. Le résultat négatif du test peut être utilisé pour voyager aux États-Unis.
- Le gouvernement fédéral canadien a déclaré que toutes les personnes qui vivent au Canada pourront se faire vacciner gratuitement au cours de l'année 2021. Jusqu'à ce qu'une vaste couverture vaccinale soit obtenue, les mesures de santé publique continueront d'être essentielles pour réduire au maximum la propagation de COVID-19 au Canada. La campagne de vaccination du gouvernement et la maîtrise des nouveaux variants font partie des facteurs susceptibles d'influencer le sentiment du public à l'égard des voyages aériens.

d. Aide financière du gouvernement

- Le gouvernement du Canada a renoncé au loyer foncier pour la période de mars à décembre 2020 exigible auprès des autorités aéroportuaires canadiennes. Cela a réduit les coûts liés aux loyers fonciers d'environ 73 M\$ en 2020. Le gouvernement du Canada a également annoncé le report des paiements de loyer foncier de 2021, qui seront remboursés sur une période de dix ans à compter de 2024.
- La GTAA a reçu des paiements de l'Agence du revenu du Canada au titre de la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC »). Le gouvernement canadien a prolongé la SSUC jusqu'en juin 2021. Le montant total demandé dans le cadre du programme s'élève à 48,8 M\$ en 2020, dont 46,4 M\$ ont été comptabilisés dans les états consolidés du résultat net et les éléments du résultat global, et 2,4 M\$ ont été imputés aux actifs en construction dans les immobilisations corporelles figurant dans les états consolidés de la situation financière.
- La GTAA et le Conseil des aéroports du Canada continuent de collaborer activement avec tous les paliers de gouvernement pour discuter de l'engagement de l'Aéroport en santé de la GTAA et des mesures novatrices prises par l'organisation pour protéger la santé publique ainsi que la santé et le bien-être de ses effectifs et des voyageurs. De plus, la GTAA s'entretient avec le gouvernement au sujet d'un soutien financier, étant donné le rôle économique essentiel que joue Toronto Pearson dans l'économie, la chaîne d'approvisionnement, le commerce et l'emploi au Canada, ainsi que dans la livraison et la logistique des vaccins. La GTAA cherche également à obtenir un soutien à court terme de la part des autorités gouvernementales :
 - **Exonération des paiements de 2021 et 2022 au titre du bail foncier** : L'exonération des loyers fonciers de l'Aéroport en 2020 et le report des paiements de 2021 ont permis à la GTAA de surmonter les difficultés financières causées par la COVID-19. La GTAA est cependant d'avis que les répercussions de la COVID-19 perdureront au-delà de 2021 et que les aéroports ont besoin d'un soutien supplémentaire. L'industrie de l'aviation canadienne risque de devenir beaucoup moins compétitive par rapport aux aéroports européens et américains, lesquels ont bénéficié, entre autres, d'importantes subventions gouvernementales. Par conséquent, la GTAA tente d'obtenir la prolongation de 2021 jusqu'en 2022 de l'exonération du paiement du bail foncier de l'Aéroport.
 - **Souplesse de la réglementation et financement** : La GTAA et d'autres aéroports canadiens souhaitent obtenir de la souplesse afin de pouvoir respecter des échéanciers d'exécution très serrés alors même qu'ils attendent de recevoir des fonds du gouvernement fédéral servant expressément à aider les aéroports à satisfaire aux exigences réglementaires en cours.
 - **Relance de l'investissement** : La GTAA sollicite le soutien du gouvernement concernant ses projets d'infrastructure et d'investissement liés aux transports en commun et aux technologies à faible contact, en faveur de son engagement « Aéroport en santé », ainsi que d'autres investissements visant à assurer la compétitivité à long terme de l'infrastructure aéronautique canadienne.

e. Évaluation financière de la direction

- En raison de la COVID-19 et compte tenu de l'évolution des restrictions gouvernementales en vigueur dans le monde, la prévisibilité est très limitée concernant la demande en transport, celle-ci étant actuellement fortement compromise. Selon certains acteurs de l'industrie, les volumes du trafic voyageur et du trafic aérien pourraient ne pas revenir aux niveaux d'avant la COVID-19 pendant au moins trois à cinq ans. La direction continue d'analyser l'ampleur de l'incidence financière de la pandémie de COVID-19, qui demeure importante. Bien qu'il soit impossible à l'heure actuelle de déterminer toute la durée et l'ampleur de la pandémie de COVID-19, la GTAA croit que la flambée épidémique n'aura pas d'incidence importante sur la viabilité financière à long terme de l'Aéroport.
- La pandémie de COVID-19 exerce des pressions à la baisse sur les liquidités de la GTAA. Même si elle a subi d'importantes sorties de trésorerie en 2020 en raison de la baisse du volume de passagers, en tenant compte du montant disponible aux termes de ses facilités de crédit, des soldes de ses fonds soumis à restrictions, de sa capacité potentielle à faire appel aux marchés financiers, des réductions de ses charges d'exploitation et dépenses d'investissement, de l'aide gouvernementale et de son encaisse, la GTAA ne prévoit pas manquer de fonds et s'attend à pouvoir s'acquitter de ses obligations à mesure qu'elles deviennent exigibles. Cependant, la pandémie pourrait aussi avoir une incidence sur le coût du capital et sur la capacité d'accès aux marchés financiers en raison de la fragilisation des marchés du crédit ainsi que de la possible mise sous surveillance, voire de l'abaissement, de la notation de crédit liée à la dette de la GTAA.

L'incertitude inhérente à l'évolution rapide des circonstances entourant la pandémie de COVID-19 et à la contraction économique qui en résulte se reflète sur les activités de la GTAA. Se reporter à la rubrique « Facteurs de risque » de la plus récente notice annuelle de la société pour une présentation des risques concernant l'incidence de la COVID-19 sur les activités de la GTAA. Compte tenu du caractère dynamique du contexte opérationnel, la direction continuera d'évaluer des stratégies avancées pour assurer la sécurité et la durabilité de l'organisation.

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Les principaux moteurs d'activité de la GTAA qui ont une incidence directe sur ses résultats financiers sont le volume du trafic voyageur et le trafic aérien, les mouvements d'appareils, la taille des avions et le nombre de sièges.

Volume du trafic voyageur

Le volume du trafic voyageur à l'Aéroport a diminué de 73,6 % en 2020, passant de 50,5 millions de passagers en 2019 à 13,3 millions, en 2020, ce qui représente une baisse annuelle de 37,2 millions de passagers.

Le volume total du trafic voyageur à l'Aéroport relève de l'un ou l'autre des deux secteurs suivants : le trafic intérieur (les voyageurs se déplaçant à l'intérieur du Canada) et le trafic international (les passagers effectuant des vols à destination ou en provenance de l'étranger). En 2020, le secteur des vols internationaux est celui qui a accusé la pire baisse, suivi du secteur des vols intérieurs, soit des baisses respectives de 75,8 % et de 69,8 %, par rapport à 2019.

Le tableau ci-après résume le volume du trafic voyageur par secteur pour 2020, 2019 et 2018 :

Volume du trafic voyageur ⁽¹⁾ (en millions)	2020	2019	Variation ⁽²⁾		2018
			%		
Intérieur	5,5	18,1	(12,6)	(69,8)	17,8
International	7,8	32,4	(24,6)	(75,8)	31,7
Total	13,3	50,5	(37,2)	(73,6)	49,5
Au départ et à destination	9,3	35,2	(25,9)	(73,5)	35,0
En correspondance	4,0	15,3	(11,3)	(73,9)	14,5
Total	13,3	50,5	(37,2)	(73,6)	49,5
Au départ et à destination	70,0 %	69,6 %		0,4 pp	70,8 %
En correspondance	30,0 %	30,4 %		(0,4) pp	29,2 %
Total	100,0 %	100,0 %			100,0 %

Depuis la mi-mars 2020, le volume du trafic voyageur de Toronto-Pearson a subi l'incidence importante et directe de la pandémie de COVID-19 comparativement à 2019.

Au cours de la période allant de mars à décembre 2020, le volume de passagers à Toronto Pearson a baissé considérablement, passant d'une moyenne de 141 000 par jour à 13 000 par jour, par rapport à la moyenne enregistrée de mars à décembre 2019. Le nombre de vols a également chuté, passant d'une moyenne de 1 191 par jour à environ 253 par jour, par rapport à la moyenne de mars à décembre 2019. Au 31 décembre 2020, les transporteurs aériens opérant à Toronto Pearson ont chuté de 67 à 45, par rapport au 31 décembre 2019.

Au cours du quatrième trimestre 2020, le volume de passagers à Toronto Pearson a baissé considérablement, passant d'une moyenne de 129 000 par jour à 17 000 par jour, par rapport à la moyenne enregistrée pour la même période en 2019. Le nombre de vols a également chuté, passant d'une moyenne de 1 117 par jour à environ 288 par jour, par rapport à la même période en 2019.

En janvier 2021, le volume de passagers a chuté de 123 400 à 16 200 par moyenne par jour et le nombre de vols par jour est passé de 1 052 à 235 par jour, comparativement à la même période en 2020.

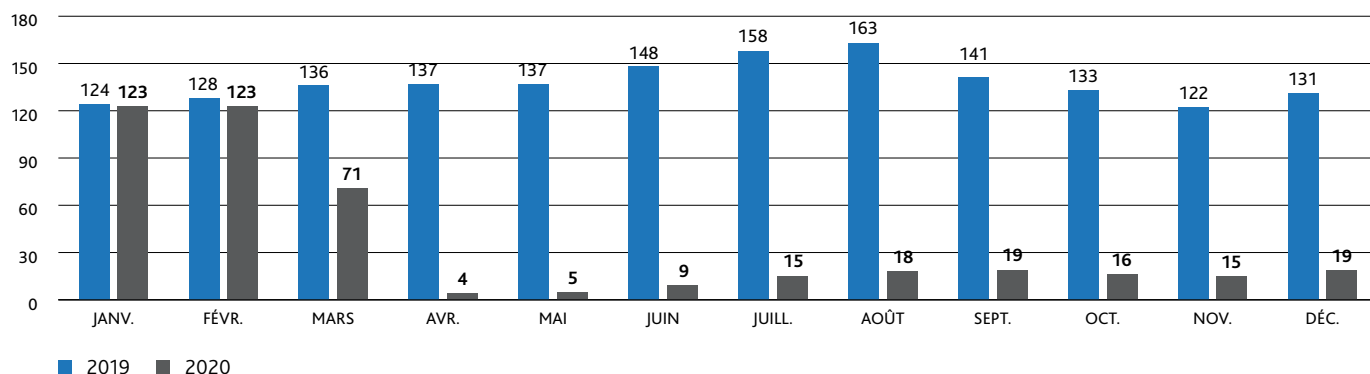
En février 2021, le volume de passagers a chuté de 123 000 à 10 000 par moyenne par jour et le nombre de vols par jour est passé de 1 036 à 167 par jour, comparativement à la même période en 2020.

⁽¹⁾ La variation en pourcentage est établie d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

⁽²⁾ Les estimations du volume du trafic voyageur peuvent différer du volume réel, selon les données des compagnies aériennes.

Le tableau suivant présente le nombre mensuel moyen de passagers ayant transité par Toronto Pearson chaque jour en 2020, comparativement aux mêmes périodes en 2019.

Passagers par jour
(en milliers)



La pandémie de COVID-19 a donné lieu à l'échelle mondiale à une réduction des voyages aériens pour passagers et à d'importantes modifications des vols et des itinéraires. Ces réductions sont le résultat de ce qui suit. Se reporter à la rubrique « Aperçu » qui traite de la COVID-19 pour plus de précisions.

- Restrictions de voyage qui limitent les déplacements aux déplacements essentiels et qui imposent une quarantaine de 14 jours à tous les voyageurs internationaux à l'arrivée
- Règles en vigueur dans d'autres pays qui limitent les déplacements au départ du Canada
- Changements et annulations d'itinéraires par les transporteurs aériens
- Changements ponctuels des horaires de vol par les transporteurs aériens
- Priorité accordée aux vols de fret pour maintenir la chaîne d'approvisionnement
- Priorité accordée aux vols de rapatriement des citoyens et des résidents permanents canadiens et restriction des voyages non essentiels
- Avertissement officiel aux voyageurs publié par le gouvernement du Canada visant à « éviter tous les déplacements non essentiels à l'extérieur du Canada jusqu'à nouvel ordre »
- Détection fin 2020 de variants de la COVID-19, considérés comme plus contagieux, entraînant la fermeture temporaire des frontières canadiennes aux voyageurs
- Depuis le début du mois de janvier 2021, obligation de présenter un résultat négatif de COVID-19 récent pour toutes les arrivées internationales au Canada et aux États-Unis (notamment en provenance du Canada)
- Depuis le début du mois de février 2021, obligation de passer un test pour les voyageurs internationaux à l'arrivée à l'Aéroport qui restent en Ontario
- Depuis la fin du mois de février 2021, obligation fédérale de passer un test pour les voyageurs internationaux à l'arrivée à l'Aéroport, après l'atterrissage, avec des restrictions strictes, comme un séjour de trois jours à l'hôtel aux frais des voyageurs et poursuite de la quarantaine dans un établissement gouvernemental en cas de test positif à la COVID-19.

En raison de la baisse importante du nombre de passagers, les transporteurs aériens canadiens opérant à Toronto Pearson ont commencé à interdire de vol une partie de leur flotte, à la fin mars et au début d'avril 2020. Les exploitants du réseau intérieur ont également suspendu quelques-uns de leurs itinéraires intérieurs face au faible volume des voyages aériens. D'autres transporteurs ont repris leurs activités, mais à des fréquences considérablement réduites à partir d'octobre 2020.

Il existe deux principaux types de voyageurs : les voyageurs au départ et à destination, et les passagers en correspondance. Les voyageurs au départ et à destination de l'Aéroport commencent ou terminent un voyage à l'Aéroport, ce qui témoigne de la vitalité économique de la région, tandis que les voyageurs en correspondance changent d'appareil à l'Aéroport pour se rendre à leur destination finale, ce qui démontre la vigueur de la plaque tournante.

En 2020, les passagers au départ et à destination ont diminué de 73,5 % pour s'établir à 9,3 millions de passagers et les passagers en correspondance ont diminué de 73,9 % pour s'établir à 4,0 millions de passagers, comparativement à 2019. En 2020, le pourcentage de passagers au départ et à destination par rapport aux passagers en correspondance était de 70,0 % et de 30,0 %, respectivement, comparativement à 69,6 % et 30,4 % en 2019.

Trafic aérien

Le trafic aérien s'évalue en fonction des mouvements d'avions, soit l'atterrissage ou le décollage d'un avion. Chaque aéronef a un poids maximal de décollage (« PMD »), précisé par les fabricants, et un nombre total de sièges. Le PMD et le nombre total de sièges entrent dans le calcul de la majorité des redevances des transporteurs aériens affichées pour chaque atterrissage. Le coefficient d'occupation, à savoir le rapport du nombre de passagers au nombre de sièges offerts, est une mesure de l'utilisation de la capacité des avions et il correspond au pourcentage de sièges occupés par des passagers.

Le tableau suivant résume les mouvements de l'avion, le PMD, le nombre total de sièges, le nombre total de sièges par mouvements d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour 2020, 2019 et 2018.

Trafic aérien ⁽¹⁾	2020	2019		Variation ⁽²⁾	2018
(en milliers)				%	
Mouvements d'aéronefs ⁽³⁾	174,4	452,8	(278,4)	(61,5)	472,7
Mouvements d'aéronefs de passagers	149,1	414,9	(265,8)	(64,1)	435,3
(en millions)					
PMD (tonnes)	16,0	38,4	(22,4)	(58,3)	37,4
Sièges	21,9	60,0	(38,1)	(63,4)	59,3
Sièges par mouvement d'aéronefs de passagers	147,1	144,5	2,6	1,8	136,3
Coefficient d'occupation	60,7 %	84,3 %		(23,6) pp	83,4 %

Les mouvements d'aéronefs de passagers ont diminué de 64,1 % en 2020 par rapport à 2019, en raison des restrictions des voyages aériens et des interdictions de vol imposées en raison de la pandémie de COVID-19. Les mouvements d'avions, qui comprennent les mouvements d'avions de passagers et d'avions autres que des avions de passagers, ont respectivement baissé de 61,5 % en 2020 par rapport à 2019.

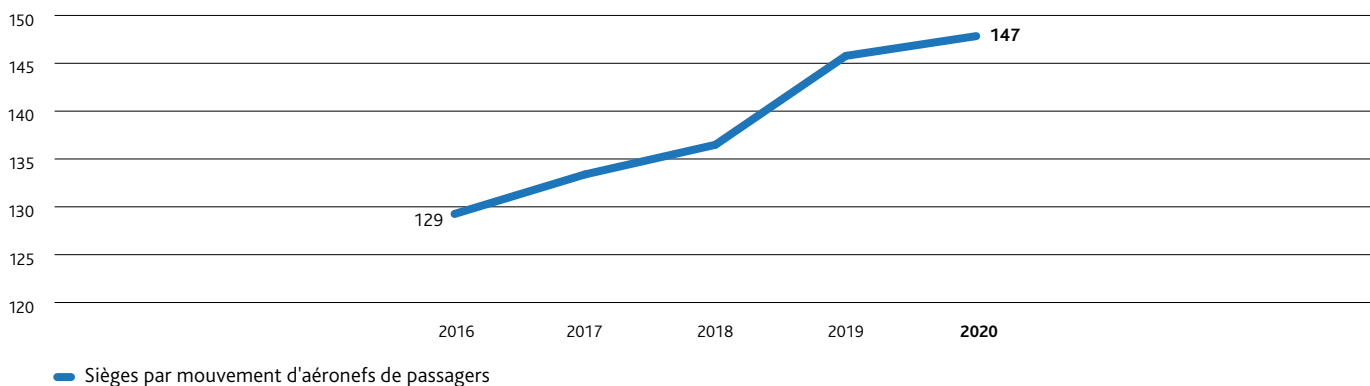
En 2020, le PMD s'établissait à 16,0 millions de tonnes, ce qui représente une baisse de 58,3 % par rapport à 2019. Ce changement reflète l'incidence continue de la pandémie de COVID-19.

Le nombre de sièges a diminué de 63,4 % en 2020 pour s'établir à 21,9 millions de sièges, contre 60,0 millions en 2019. Le nombre de sièges par aéronef de passagers en 2020 a été de 147,1, soit une augmentation de 2,6 sièges ou de 1,8 %, contre 144,5 sièges par avion en 2019 en raison de l'utilisation de plus gros appareils. Les coefficients d'occupation, qui sont passés de 84,3 % en 2019 à 60,7 % en 2020, présentent une baisse de 23,6 points de pourcentage.

Comme l'indique le graphique ci-dessous, le nombre de sièges par aéronef de passagers a progressé au cours des cinq derniers exercices.

Sièges par mouvement d'aéronefs de passagers

(sièges)



⁽¹⁾ Les mesures présentées ci-dessus rendent compte des mouvements d'avions à l'arrivée et au départ.

⁽²⁾ La variation en pourcentage est établie d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

⁽³⁾ Les mouvements d'aéronefs incluent les mouvements d'aéronefs de passagers et d'aéronefs sans passagers.

RAPPORT DE GESTION

Le 25 octobre 2020, Toronto Pearson a accueilli une nouvelle compagnie aérienne partenaire, Swoop.

Le 18 décembre 2020, Toronto Pearson a accueilli un nouveau transporteur canadien, OWG.

Le 27 janvier 2021, Air Transat a suspendu tous les vols à l'extérieur de Toronto Pearson pour la saison hivernale jusqu'au 30 avril 2021, la compagnie de transport et de voyages organisés continuant de faire face à une baisse de la demande en raison de la COVID-19. Dans son communiqué de presse, Air Transat a déclaré que le maintien des restrictions de voyage et les nombreuses mesures imposées, notamment l'obligation de présenter un test COVID-19 négatif et d'effectuer une quarantaine à son retour au Canada, ont eu une incidence importante sur ses réservations.

Le 29 janvier 2021, le gouvernement fédéral et les compagnies aériennes canadiennes ont convenu de suspendre tous les vols à destination et en provenance du Mexique et des Caraïbes jusqu'au 30 avril 2021. Ces mesures sont en vigueur depuis le 31 janvier 2021. Se reporter à la rubrique « Aperçu » pour plus de précisions.

Toronto-Pearson continue de faire le nécessaire pour veiller au déroulement sécuritaire des activités et pour soutenir l'économie nationale par les activités de fret. De plus, les transporteurs aériens de passagers ont commencé à utiliser leurs appareils pour le transport du fret au Canada et ailleurs dans le monde. Toronto-Pearson travaille de concert avec tous les transporteurs afin de maintenir le flux des marchandises pour soutenir l'économie canadienne, y compris les biens essentiels nécessaires, tels que les vaccins, pour combattre la COVID-19.

Pour les statistiques les plus récentes sur les activités d'exploitation, se reporter au site Web de la GTAA à l'adresse www.torontopearson.com.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

La rubrique ci-après présente une analyse de la politique adoptée par la GTAA pour établir ses droits et ses frais aéronautiques, ainsi que ses résultats financiers. Selon son modèle financier, les fonds générés à l'Aéroport servent à couvrir les activités d'exploitation de l'Aéroport, les activités auxiliaires liées à l'aviation, la construction, les acquisitions, les réparations et l'entretien, et le service de la dette (intérêts et remboursement du capital).

Les baisses du nombre de passagers et de l'activité aérienne ont une incidence négative significative sur les activités et les résultats d'exploitation de la GTAA, ainsi que sur les produits commerciaux et aéronautiques et les FAA. À l'instar des autres aéroports canadiens, la GTAA a pris des mesures immédiates pour atténuer les répercussions financières, notamment en réduisant les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement prévues pour 2020. En outre, la GTAA a temporairement fermé l'accès à plus de 40 % de ses installations dans les aéroports en raison de la baisse d'activité des voyages aériens.

Frais et droits aéronautiques et FAA

La GTAA a le droit d'établir des droits et frais aéronautiques, au besoin, en tout temps. Dans la pratique, la GTAA établit les droits et frais aéronautiques sur une base annuelle et en informe habituellement les compagnies aériennes en septembre. La GTAA a également conclu avec chaque compagnie aérienne qui effectue des atterrissages et des décollages à Toronto Pearson des ententes relativement aux FAA, aux termes desquelles les transporteurs aériens s'engagent à faire payer des FAA à chacun de leurs passagers transportés pour le compte de la GTAA.

Le 30 septembre 2020, la GTAA a annoncé les changements suivants aux tarifs aéronautiques et aux FAA, qui entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2021 :

- Les tarifs aéronautiques pour l'aviation commerciale ont augmenté de 3 %.
- Les FAA pour les passagers en partance ont augmenté de 5 \$ à 30 \$, ce qui correspond à la moyenne des autres aéroports canadiens d'une grande ville.
- Les FAA pour les passagers en correspondance ont augmenté de 2 \$ à 6 \$.
- Les tarifs aéronautiques pour tous les avions d'affaires et d'aviation générale de 19 000 kilogrammes ou moins ont augmenté à 575 \$ par arrivée.

Ces changements interviennent après plus d'une décennie sans que Toronto Pearson n'ait augmenté les tarifs aéronautiques et les FAA. En plus des autres initiatives génératrices de revenus et de réduction des coûts, ces augmentations permettront à la GTAA de continuer d'investir dans des voyages sécuritaires et la relance de l'industrie.

La pandémie a également eu des répercussions négatives importantes sur les transporteurs aériens qui opèrent à l'Aéroport, notamment les principaux transporteurs aériens de Toronto Pearson, Air Canada et WestJet. Au cours du troisième trimestre de 2020, la GTAA a modifié ses ententes relatives aux frais aéronautiques à long terme avec chacun de ces transporteurs, en partie pour ajuster les frais payés en vertu des ententes compte tenu de la baisse du volume de trafic aérien actuel et prévu. En vertu des ententes modifiées, pour le reste de 2020 et la totalité de 2021, chaque transporteur paiera des montants calculés sur la base suivante : (i) les frais aéronautiques standard de la GTAA, plus (ii) une partie de l'écart respectif entre le montant des frais aéronautiques standard et les frais de base initiaux payables en vertu des ententes pour ces exercices. En 2022 et 2023, chacun des transporteurs paiera

des montants révisés calculés à l'aide d'une combinaison des frais aéronautiques standard de la GTAA et des frais de base initiaux. Chaque transporteur continuera d'être admissible à des remises, sous réserve que les volumes du trafic voyageur et du trafic aérien se rétablissent, et si les seuils de croissance initiaux sont dépassés au cours d'une année donnée. Bien que la demande de déplacements aériens demeure très incertaine à court terme, les ententes modifiées devraient entraîner une baisse des revenus globaux de l'aéronautique pour la GTAA jusqu'à leur échéance.

Reconnaissance opérationnelle de l'industrie de l'aviation

La GTAA a été reconnue par le Conseil international des aéroports pour son service exceptionnel aux passagers et ses pratiques de durabilité environnementale :

- Le 1^{er} mars 2021, Toronto Pearson a reçu le prix des meilleures mesures d'hygiène par région en Amérique du Nord. Cette année, en raison de la pandémie de COVID-19, le sondage a intégré une nouvelle catégorie portant sur l'hygiène dans les aéroports. Pour la quatrième année consécutive, la GTAA a également reçu le titre de « meilleur grand aéroport en Amérique du Nord desservant plus de 40 millions de passagers ».
- En août 2020, Toronto Pearson a reçu le Prix de réalisation environnementale du Conseil international des aéroports pour avoir réduit de 60 % ses émissions de gaz à effet de serre.
- La GTAA a obtenu le Prix d'excellence environnementale de 2020, dans la catégorie Gestion de l'environnement, du Conseil international des aéroports Amérique du Nord (CIA-AN) pour sa stratégie de durabilité « 20/2020 », élaborée en 2009 avec l'objectif de réduire les émissions de GES de 20 % (par rapport aux niveaux de 2006) d'ici 2020.

Produits des activités ordinaires

La GTAA tire des produits i) de ses frais et droits aéronautiques (composés des droits d'atterrissage, des frais généraux liés aux aéroports et des droits relatifs aux aires de trafic), ii) des FAA et iii) des produits commerciaux (qui comprennent le parc de stationnement, les transports de surface, les concessions, les locations, les droits d'enregistrement au comptoir, les autres droits d'enregistrement, les droits d'utilisation des installations de dégivrage et d'autres sources). Les locations comprennent les activités de la GTAA et d'ACI.

Les droits d'atterrissage sont établis en fonction du PMD d'un avion à l'arrivée, tandis que les frais généraux liés aux aéroports sont fonction du nombre de sièges que compte un avion à l'arrivée, et les droits relatifs aux aires de trafic sont fonction de l'usage qui est fait des aires de trafic et des portes d'embarquement munies de passerelles. Les FAA sont calculés par passager transporté, avec un tarif différent pour les passagers en provenance et au départ, et pour les passagers en correspondance. Une part importante des produits commerciaux est liée au volume du trafic voyageur.

Un grand nombre de partenaires commerciaux, concessionnaires et locataires de la GTAA ont subi des répercussions négatives importantes sur leurs activités. La GTAA a accordé une facilité de paiement et d'autres formes d'aide dans le cadre de plusieurs programmes, notamment des réductions de paiement, des reports de paiement et des allègements contractuels, par l'intermédiaire des contrats proposés et modifiés. La GTAA a adopté une approche mesurée de manière à offrir ces ententes aux partenaires qui sont en règle et qui, pour elle, seront des partenaires essentiels après la COVID-19. Ces mesures d'adaptation ont, et continueront d'avoir, au cours de la période visée, une incidence défavorable sur les activités et les flux de trésorerie connexes de la GTAA. La majorité des paiements différés ont été payés à la fin de 2020, tandis que le reste des reports devrait être payé en 2021. La GTAA collabore avec les parties concernées afin d'examiner leur situation et pourrait envisager des reports de paiement ou des ajustements, le cas échéant.

Le tableau suivant présente le sommaire des produits des activités ordinaires consolidés de la GTAA pour les exercices clos les 31 décembre 2020, 2019 et 2018.

Produits des activités ordinaires (en millions de dollars)	2020	2019	Variation ⁽¹⁾		2018
			\$	%	
Droits d'atterrissage	248,0	324,0	(76,0)	(23,5)	318,5
Frais généraux liés aux aéroports	137,6	193,7	(56,1)	(28,9)	191,3
Produits aéronautiques	385,6	517,7	(132,1)	(25,5)	509,8
Concessions et locations	212,2	315,2	(103,0)	(32,7)	277,5
Parcs de stationnement et transport au sol	79,6	203,3	(123,7)	(60,9)	191,8
Autres	17,6	37,0	(19,4)	(52,5)	32,6
Produits commerciaux	309,4	555,5	(246,1)	(44,3)	501,9
Frais d'amélioration aéroportuaire	128,5	448,1	(319,6)	(71,3)	460,0
Total des produits des activités ordinaires	823,5	1 521,3	(697,8)	(45,9)	1 471,7

⁽¹⁾ La variation en pourcentage est établie d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

Les produits aéronautiques ont diminué de 25,5 % pour s'établir à 385,6 M\$ en 2020, comparativement à 2019, en raison de la diminution du PMD et du nombre de sièges à l'arrivée en raison de la COVID-19. Cette baisse a été en partie compensée par les modalités des ententes à long terme en vigueur auprès des principaux transporteurs aériens de la plaque tournante.

Les produits consolidés tirés des concessions et de la location ont diminué de 32,7 % pour s'établir à 212,2 M\$ en 2020, par rapport à 2019. Cette baisse s'explique principalement par la diminution considérable du volume du trafic voyageur qui a eu une incidence sur le rendement d'exploitation des commerces de détail. Les reports de paiement et les allègements contractuels ont entraîné une réduction des garanties annuelles minimales (« MAG ») de certains clients commerciaux. En 2020, les produits des activités ordinaires de la GTAA tirés de la location de commerces de détail, ainsi que de la publicité et des commandites résultant des partenariats (les « produits tirés des concessions ») à l'Aéroport, ont respectivement baissé de 43,7 %, à 94,0 M\$, contre 167,0 M\$ en 2019. Les produits tirés de la location ont diminué de 20,3 % pour s'établir à 118,2 M\$ en 2020, comparativement à 148,2 millions en 2019. Hors produits d'ACI, les produits locatifs ont diminué de 25,8 % pour s'établir à 87,2 M\$ en 2020 par rapport à 2019.

Au cours de la période de 12 mois précédant le 31 décembre 2020, les ventes des commerces de détail par passager transporté à Toronto Pearson se chiffraient à 21,49 \$ contre 22,01 \$ en 2019, soit une diminution de 0,52 \$ ou de 2,4 %. Les ventes des commerces de détail sont les ventes brutes générées par les locataires de commerces de détail de la GTAA. En vertu des conventions de location conclues avec la GTAA, les locataires versent un pourcentage de leurs ventes brutes à la GTAA à titre de paiement de loyer. Les commerces de détail comprennent les boutiques et les commerces de restauration.

En raison de la pandémie de COVID-19 et de la baisse des voyages aériens et de l'activité des aéroports qui en découle à l'échelle mondiale, l'exploitation des activités commerciales dans les aéroports a été considérablement entravée depuis mars 2020. En 2020, la performance des activités de restauration a chuté d'environ 73 %, et celle des activités de détail (sauf la restauration) a également baissé d'environ 75 % par rapport à la période correspondante de 2019. Les comptoirs libre-service des entreprises qui sont demeurées ouvertes ont été fermés; tous les sièges des comptoirs de restauration rapide ont été retirés, laissant place uniquement aux commandes à emporter; et la plupart des restaurants avec service aux tables ont fermé temporairement.

Les produits du parc de stationnement et du transport au sol ont diminué respectivement de 60,9 % pour se chiffrer à 79,6 M\$ en 2020, par rapport à 2019. Cette diminution découle notamment de la baisse du volume de passagers à l'Aéroport attribuable à l'incidence de la pandémie de COVID-19. Les volumes du parc de stationnement ont diminué d'environ 76 % en 2020 par rapport à 2019, ce qui correspond à la réduction du nombre de passagers imputable à la COVID-19.

Les autres produits, composés des produits tirés des services de dégivrage, de la formation en services d'urgence et d'incendie et d'autres produits divers, ont diminué de 52,5 % pour s'établir à 17,6 M\$ en 2020, par rapport à 2019. Les produits tirés des services de dégivrage ont diminué de 51,9 % ou 16,2 M\$ en 2020 pour s'établir à 15,0 M\$, par rapport à 2019, en raison de la pandémie de COVID-19, diminution qui a été partiellement compensée par des frais de dégivrage accrus en 2020, qui sont transférés au client.

Les produits tirés des FAA ont diminué de 71,3 % pour s'établir à 128,5 M\$ en 2020 par rapport à 2019. Cette baisse s'explique par une réduction du volume de passagers à l'Aéroport attribuable à l'incidence de la pandémie de COVID-19.

Charges

Les charges comprennent les frais liés à l'exploitation et à l'entretien de l'Aéroport, les charges d'intérêts et coûts de financement ainsi que l'amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles.

Le tableau suivant présente le sommaire des charges consolidées de la GTAA pour les exercices clos les 31 décembre 2020, 2019 et 2018 :

Charges (en millions de dollars)	2020	2019	Variation ⁽¹⁾		2018
			\$	%	
Loyer foncier	15,6	170,8	(155,2)	(90,9)	165,2
PRIF ⁽²⁾	40,3	38,4	1,9	5,0	36,6
Total du loyer foncier et des PRIF	55,9	209,2	(153,3)	(73,3)	201,8
Biens et services	315,3	384,9	(69,6)	(18,1)	357,4
Salaires, traitements et charges sociales	173,5	201,3	(27,8)	(13,8)	191,9

⁽¹⁾ La variation en pourcentage est établie d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

⁽²⁾ Paiements en remplacement d'impôts fonciers.

Charges (en millions de dollars)	2020	2019	Variation ⁽¹⁾		2018
Total des charges d'exploitation avant amortissement	544,7	795,4	(250,7)	(31,5)	751,1
Amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles	347,8	290,8	57,0	19,6	277,0
Total des charges d'exploitation	892,5	1 086,2	(193,7)	(17,8)	1 028,1
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt et autres coûts de financement, déduction faite du produit d'intérêts	314,4	295,3	19,1	6,5	298,5
Charge au titre du remboursement anticipé de titres de créance	-	-	-	-	28,7
Perte sur couverture de flux de trésorerie	-	-	-	-	2,7
Total des charges	1 206,9	1 381,5	(174,6)	(12,6)	1 358,0

Les paiements au titre du loyer foncier versés au gouvernement fédéral correspondent à un pourcentage des produits de l'Aéroport, tel que le définit le bail foncier, au taux de 12 % des produits de l'Aéroport excédent 250 M\$. Les charges liées au loyer foncier ont diminué de 90,9 % pour s'établir à 15,6 M\$ en 2020, comparativement à 2019. Le 30 mars 2020, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il renonçait au loyer foncier pour la période de mars à décembre 2020 exigible auprès des autorités aéroportuaires canadiennes. D'après la version préliminaire du bail foncier modifié, les charges liées au loyer foncier pour 2020 représentent 2/12^e du montant de loyer foncier annuel dû par la GTAA, calculé selon les termes du bail foncier. Le 30 décembre 2020, le gouvernement du Canada a annoncé le report du loyer foncier pour l'année du bail 2021, assorti d'un remboursement sur 10 ans commençant en 2024.

La GTAA est exonérée du paiement d'impôts fonciers conformément à la *Loi sur l'évaluation foncière de l'Ontario* et verse plutôt aux villes de Mississauga et de Toronto une somme prescrite par la réglementation à titre de paiement en remplacement d'impôts fonciers (PRIF). Ce paiement annuel est fondé sur le volume de passagers réel de deux années antérieures et assujéti à une hausse annuelle maximale de 5 % en vertu de la *Loi sur l'évaluation foncière*. Les frais au titre des PRIF ont augmenté de 5,0 % pour s'établir à 40,3 M\$ en 2020, comparativement à 2019. ACI paie des impôts fonciers municipaux dans le cours normal des activités, car les immeubles de placement acquis par ACI ne sont pas utilisés directement pour les activités de l'Aéroport.

Les charges liées aux biens et services ont diminué de 18,1 % ou de 69,6 M\$ pour s'établir à 315,3 M\$ en 2020, comparativement à 2019. La diminution des dépenses engagées par la GTAA s'explique par les mesures mises en œuvre par cette dernière depuis mars 2020 en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19. Parmi ces mesures, citons une réduction des coûts liés au transport des passagers et des bagages, la fermeture temporaire de l'accès opérationnel à plus de 40 % des installations de ses aéroports et la réduction de divers niveaux de service contractuels et coûts discrétionnaires. Les frais d'administration liés aux FAA ont aussi baissé en raison du volume de passagers réduit et de la diminution des coûts de déneigement par rapport à l'hiver 2020, où les conditions hivernales avaient été plus difficiles. Ces baisses ont été en partie contrebalancées par une augmentation de la dotation à la provision pour créances douteuses, des coûts des technologies de l'information, les radiations d'actifs et les initiatives liées à « Aéroport en santé ».

Les salaires, traitements et charges sociales ont diminué de 13,8 % ou 27,8 M\$ pour s'établir à 173,5 M\$ en 2020, comparativement à 2019. Cette baisse s'explique par la subvention salariale qui a été fournie par le gouvernement fédéral comme mesure d'allègement, dans le cadre du programme de SSUC, et qui s'élève à 46,4 M\$, par le gel de l'embauche depuis mars 2020 et par une baisse du nombre de travailleurs saisonniers en raison de la pandémie de COVID-19. Les économies ont été partiellement contrebalancées par les indemnités de départ engagées en raison de la réduction de la main-d'œuvre entreprise en 2020.

La dotation aux amortissements des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles a augmenté de 19,6 % pour s'établir à 347,8 M\$ en 2020, comparativement à 2019. Cette augmentation s'explique principalement par un changement dans la durée d'utilité prévue de certains actifs de l'aéroport, ce qui a entraîné une augmentation de l'amortissement.

Les charges d'exploitation de la GTAA englobent en partie les biens et services, les salaires et l'amortissement pour appuyer les activités fournies par les organismes gouvernementaux à l'Aéroport. Les charges d'exploitation de la GTAA consacrées au soutien du travail de ces organismes en 2020 ont diminué de 38,5 M\$, soit 9,0 M\$ ou 18,9 %, comparativement à 2019. Ces charges consistent en des investissements directs et indirects dans l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'« ACSTA »), la U.S. Customs and Border Protection (« USCBP ») et l'Agence des services frontaliers du Canada (l'« ASFC ») afin de renforcer la sécurité et de bonifier les services fournis par ces organismes. Même si ces charges consacrées au soutien des agences gouvernementales à l'Aéroport ont diminué de façon importante en raison de la baisse du volume des passagers, la GTAA maintient le même niveau de normes en matière de service.

Les charges d'intérêts et autres coûts de financement, déduction faite des produits d'intérêts, ont augmenté de 6,5 % pour s'établir à 314,4 M\$ en 2020, comparativement à 2019. Cette hausse est attribuable à une augmentation des charges d'intérêts fixes découlant de l'émission des BMT de série 2019-1 et de série 2019-2 en avril et en octobre 2019, respectivement, à des emprunts additionnels à court terme contractés depuis mars 2020 en raison de l'incidence de la COVID-19 sur les activités, et des coûts de 8,5 M\$ liés à l'obtention de la modification de l'acte de fiducie-cadre en juillet 2020.

Résultats d'exploitation nets

Le tableau suivant présente le sommaire des résultats d'exploitation nets consolidés de la GTAA pour les exercices clos les 31 décembre 2020, 2019 et 2018 :

Résultats d'exploitation nets (en millions de dollars)	2020	2019	Variation ⁽¹⁾		2018
			\$	%	
Résultat net	(383,4)	139,8	(523,2)	(374,2)	113,7
Ajouter : Charge au titre du remboursement anticipé de titres de créance	-	-	-	-	28,7
Perte sur couverture de flux de trésorerie	-	-	-	-	2,7
Déduire : Prime sur obligations non amortie	-	-	-	-	(5,3)
Revenu net ajusté	(383,4)	139,8	(523,2)	(374,2)	139,8
Ajouter : Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	314,4	295,3	19,1	6,5	298,5
Prime sur obligations non amortie	-	-	-	-	5,3
Résultat avant intérêts, montant net	(69,0)	435,1	(504,1)	(115,9)	443,6
Ajouter : Amortissement ⁽²⁾	347,8	290,8	57,0	19,6	277,0
BAIIA ⁽³⁾	278,8	725,9	(447,1)	(61,6)	720,6
Marge du BAIIA	33,9 %	47,7 %		(13,8) pp	49,0 %

En 2020, la GTAA a subi une perte nette de 383,4 M\$, soit une baisse de 374,2 % ou de 523,2 M\$, comparativement au bénéfice net enregistré en 2019. La diminution du bénéfice net est attribuable aux répercussions de la COVID-19 ayant entraîné une baisse importante des produits de 697,8 M\$, à une augmentation des indemnités de départ liée à la réduction de la main-d'œuvre et aux coûts liés à l'obtention de la modification de l'acte de fiducie-cadre. Ces éléments ont été en partie compensés par l'économie de coûts découlant de l'exonération des loyers fonciers accordée par le gouvernement fédéral pour les mois de mars à décembre 2020, par le programme de la SSUC et par les mesures prises par la GTAA pour réduire les coûts, notamment le gel de l'embauche, la réduction des charges d'exploitation et la fermeture temporaire de l'accès à plus de 40 % des installations dans les aéroports.

Le bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et l'amortissement (« BAIIA ») a diminué de 61,6 % pour s'établir à 278,8 M\$ en 2020, comparativement à 2019. La marge du BAIIA a diminué de 13,8 points de pourcentage pour se chiffrer à 33,9 % en 2020, comparativement à 2019. Les baisses affichées par le BAIIA et la marge du BAIIA s'expliquent par la diminution importante des produits des activités ordinaires et la hausse des indemnités de départ attribuables à la pandémie de COVID-19, compensées par les économies de coûts mentionnées ci-dessus ainsi que par la portion importante de charges d'exploitation fixes. Le BAIIA est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour obtenir de plus amples renseignements.

Sommaire des résultats trimestriels

Suivent les principales données financières trimestrielles consolidées non auditées pour les trimestres clos du 31 mars 2019 au 31 décembre 2020 :

(en millions de dollars) ⁽⁴⁾	Trimestres clos							
	2020				2019			
	Déc.	Sept.	Juin	Mars	Déc.	Sept.	Juin	Mars
Produits des activités ordinaires	151	148	186	339	385	403	371	362
Charges d'exploitation (exclusion faite de l'amortissement) ⁽⁵⁾	94	145	121	184	210	189	188	207
Amortissement ⁵	96	93	84	74	74	73	73	71
Résultat avant intérêts et coûts de financement, montant net	(39)	(90)	(19)	81	101	141	110	84

⁽¹⁾ La variation en pourcentage est établie d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

⁽²⁾ L'amortissement représente l'amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles.

⁽³⁾ Le BAIIA est une mesure financière non conforme aux PCGR.

⁽⁴⁾ Les chiffres du tableau peuvent différer des résultats présentés dans les états financiers consolidés intermédiaires résumés et les états financiers consolidés en raison de l'arrondissement.

⁽⁵⁾ L'amortissement représente l'amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles.

(en millions de dollars) ⁽⁴⁾	Trimestres clos							
	2020				2019			
	Déc.	Sept.	Juin	Mars	Déc.	Sept.	Juin	Mars
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	77	87	77	74	77	73	73	73
Résultat net	(116)	(177)	(96)	7	24	68	37	11

Les résultats trimestriels de la GTAA varient sous l'influence du volume du trafic voyageur et des mouvements d'avions, lesquels varient selon la demande de déplacements associée aux vacances et à d'autres facteurs saisonniers. De plus, des facteurs tels que les conditions météorologiques et la conjoncture économique peuvent se répercuter sur les activités d'exploitation, les produits et les charges. Des modifications apportées aux installations d'exploitation à l'Aéroport peuvent aussi se répercuter sur les coûts d'exploitation et faire en sorte que les résultats trimestriels ne soient pas directement comparables d'un trimestre à l'autre. Étant donné l'effet variable de ces facteurs et des répercussions en évolution rapide de la pandémie de COVID-19 sur les activités et les résultats d'exploitation de la GTAA, les résultats trimestriels historiques ne peuvent pas être pris en compte pour déterminer les tendances futures.

PROJETS D'INVESTISSEMENT

La GTAA met l'accent sur des programmes et projets d'immobilisations permettant d'améliorer le traitement et le trafic des passagers, des bagages et des appareils, de respecter les exigences réglementaires et de rehausser le service à la clientèle. En raison de la pandémie de COVID-19 et de son incidence sur les volumes de passagers, la GTAA a entrepris de revoir son programme d'immobilisations et a considérablement réduit ses dépenses en capital de plus de 265 M\$ à 345 M\$ de travaux réalisés en 2020.

En 2020, la GTAA a financé ses projets d'investissement principalement au moyen du produit tiré des émissions de titres de créance ou des emprunts à court terme. La GTAA peut avoir davantage accès aux marchés financiers, le cas échéant. La GTAA sollicite également le soutien du gouvernement afin de mettre en œuvre des projets d'infrastructure utiles, comme l'installation de transfert automatique de l'aérogare 3 et l'investissement dans des projets axés sur le transport en commun.

En raison des répercussions importantes de la COVID-19, un nombre important de projets du programme d'immobilisations ont été réduits, reportés ou remis à plus tard, et un examen du programme d'immobilisations à la lumière de la pandémie est en cours. Les projets d'investissement reportés seront redémarrés selon les besoins futurs afin d'adapter le calendrier de ces projets au niveau d'activité des voyages aériens et des besoins en flux de trésorerie.

Les plus importants projets d'investissement de la GTAA en cours ou à venir ainsi que leur avancement à ce jour et les dépenses d'investissement se détaillent comme suit :

Programme de restauration des superstructures côté piste – Au cours des cinq prochains exercices, soit de 2020 à 2024, ce programme remettra en état des surfaces côté piste sur une superficie d'environ 1,5 million de mètres carrés. Le programme de restauration est fondé sur des analyses de la condition actuelle des superstructures et sur la modélisation prédictive. La rénovation de la piste 15L33R et des voies de circulation connexes a été achevée en 2020. En réponse à la COVID-19, ce projet a été revu et se poursuivra tel que prévu afin de respecter les exigences opérationnelles et réglementaires. Depuis le début de ce projet de restauration jusqu'au 31 décembre 2020, la GTAA a dépensé 35,4 M\$. En 2020, la GTAA a dépensé 35,4 M\$.

Division en sections du hall F de l'aérogare 1 – La division en sections du hall F de l'aérogare 1 augmentera la capacité de traitement des passagers, réduira les délais de correspondance et augmentera la capacité et la souplesse du processus aux barrières, pour les avions à fuselage étroit et à fuselage large. Les augmentations de capacité seront obtenues par l'agrandissement des installations de l'ACSTA et de l'ASFC et par les débits de passagers au niveau 3, par des correspondances plus directes aux barrières pour les passagers, par la division en sections de l'aérogare 1 pour donner accès aux barrières internationales aux avions à large fuselage ainsi que par des modifications aux barrières pour accueillir les avions à large fuselage. En réponse à la COVID-19, ce projet a été revu et se poursuivra tel que prévu compte tenu des étapes avancées des travaux. Depuis le début du projet visant la division en sections du hall F de l'aérogare 1 jusqu'au 31 décembre 2020, la GTAA a dépensé 95,9 M\$. En 2020, la GTAA a dépensé 53,3 M\$.

Programme d'amélioration de la manutention des bagages – Le programme d'amélioration de la manutention des bagages a été entrepris à l'aérogare 1 et à l'aérogare 3 afin d'accroître la capacité de manutention des bagages et d'améliorer la fiabilité et la fiabilité de fonctionnement du système, de manière à répondre aux besoins actuels et anticipés de manutention des bagages. Le projet actuel s'est amorcé au quatrième trimestre de 2018. Le programme comprend plusieurs projets de conception-réalisation destinés à améliorer les façons de faire de l'Aéroport et à rehausser l'expérience des passagers. En réponse à la COVID-19, trois des quatre projets de la première phase devraient se poursuivre comme prévu, compte tenu de l'étape avancée des travaux. La portée du projet final de la première phase sera réduite et son achèvement reporté. Depuis le début du projet visant les améliorations de la manutention des bagages jusqu'au 31 décembre 2020, la GTAA a dépensé 194,5 M\$. En 2020, la GTAA a dépensé 77,5 M\$.

Agrandissement de la jetée G de l'aérogare 1 – La GTAA modernise et accroît la capacité des installations de la jetée G de l'aérogare 1 afin de permettre les activités des avions à fuselage étroit. Ce projet fera passer à 11 les places de stationnement d'aéronefs à fuselage étroit, accroîtra l'aire de trafic connexe, augmentera les services de détail pour les voyageurs à destination ou en provenance des États-Unis et améliorera le débit et la circulation des voyageurs.

L'agrandissement de la jetée G prévoit aussi des travaux visant à créer des installations supplémentaires liées aux salles d'attente, accroître l'efficacité et la sécurité des flux de passagers, rehausser l'expérience client par des emplacements de commerce et des salles d'attente supplémentaires, assouplir le processus aux barrières et accélérer les correspondances grâce à la création d'un corridor intégralement réservé aux arrivées et aux comptoirs d'enregistrement. En réponse à la COVID-19, l'échelonnement et le calendrier des travaux ont été revus et, par conséquent, tous les éléments du programme ont été reportés. Depuis le début du projet visant la modernisation et l'agrandissement des installations d'embarquement de la jetée G jusqu'au 31 décembre 2020, la GTAA a dépensé 131,3 M\$. En 2020, la GTAA a dépensé 23,2 M\$.

Réaménagement et agrandissement de l'aérogare 3 – Le programme de réaménagement et d'agrandissement de l'aérogare 3 vise à rénover et à moderniser les zones de l'aérogare qui ne faisaient pas partie des projets initiaux d'amélioration de l'aérogare 3. La planification et la conception préliminaires de ces projets ont commencé à la fin de 2018 et porteront essentiellement sur des projets pour répondre à la croissance du volume du trafic voyageur. Bien que la planification et la conception du programme de réaménagement et d'agrandissement de l'aérogare 3 soient en cours, en réponse à la COVID-19, certains éléments du projet ont été reportés à une date ultérieure. Depuis la mise en œuvre du programme de réaménagement et d'agrandissement de l'aérogare 3 jusqu'au 31 décembre 2020, la GTAA a dépensé 14,6 M\$. En 2020, la GTAA a dépensé 5,2 M\$.

Réaménagement et agrandissement de l'aérogare 1 – Ce projet consiste en la conception et en la construction d'un étage intermédiaire au-dessus de l'aire actuelle des bagages à l'arrivée, et la relocalisation des installations de l'USCBP et des installations pour procéder au précontrôle des passagers en transit pour les voyageurs au départ et à destination et les voyageurs en correspondance. Le projet devrait accroître la capacité de l'installation d'environ 30 pour cent et simplifier le débit de passagers. Toutefois, en réponse à la COVID-19, ce projet a été reporté à une date ultérieure. Depuis la mise en œuvre du projet 1 de réaménagement et d'agrandissement de l'aérogare 1 jusqu'au 31 décembre 2020, la GTAA a dépensé 40,4 M\$. En 2020, la GTAA a dépensé 17,7 M\$.

Planification et aménagement des transports en commun – La GTAA travaille en étroite collaboration avec Metrolinx et d'autres organismes de transport public en vue d'améliorer l'accès à Toronto Pearson par les transports en commun. Ces améliorations comprennent :

- Améliorations du service UP Express et des infrastructures connexes;
- Prolongement prévu de la ligne Eglinton Crosstown vers l'ouest (transport léger sur rail ou TLR) ou vers Toronto Pearson;
- Correspondance possible entre le TLR de Finch et Toronto Pearson;
- Améliorations du service d'autobus.

L'espace et les infrastructures nécessaires pour améliorer l'accès aux transports en commun doivent être réalisés en coordination avec les plans d'aménagement de Toronto Pearson. Depuis le début du projet visant la planification et l'aménagement des transports en commun jusqu'au 31 décembre 2020, la GTAA a dépensé 21,7 M\$. En 2020, la GTAA a dépensé 6,7 M\$. À l'heure actuelle, toutes les dépenses liées au projet sont comptabilisées en charges dans l'état consolidé du résultat net. Compte tenu des répercussions de la COVID-19, de la situation de l'industrie de l'aviation et de l'incertitude de la demande en transport, la GTAA a suspendu toute dépense supplémentaire liée au projet. La société continue cependant de coopérer avec les agences de transport en commun concernées.

Installation de transfert et des arrivées de l'aérogare 3 – Ce projet permettra de réduire les délais de correspondance à l'aérogare 3, assurant un délai de traitement équivalent à celui de l'aérogare 1 pour les passagers à l'arrivée qui terminent leur voyage en avion à Toronto et ceux qui effectuent une correspondance à Pearson. Une installation de transfert séparée pour les passagers internationaux et transfrontaliers en correspondance vers des destinations nationales ou internationales accélérera les correspondances et évitera au passager de passer la douane, de récupérer ses bagages et de suivre à nouveau la procédure de départ pour son vol de correspondance. Avec ses 8 000 mètres carrés supplémentaires, la nouvelle installation offrira plus d'espace pour la distanciation physique tout en intégrant des processus novateurs et sans contact au niveau des douanes et de la sécurité. À ce stade, la conception du projet est terminée; toutefois, le projet a été suspendu en raison de la COVID-19. La direction demande le soutien du gouvernement pour relancer le projet.

ACTIF ET PASSIF

Aux 31 décembre 2020, 2019 et 2018, les montants consolidés de l'actif total, du passif total et du déficit et du cumul des autres éléments du résultat global s'établissaient comme suit :

RAPPORT DE GESTION

(en millions de dollars)	2020	2019	Variation 2020-2019	2018
Actif total	6 685,5	6 583,4	102,1	6 437,6
Passif total	7 288,2	6 806,9	481,3	6 811,1
Déficit et cumul des autres éléments du résultat global	(602,7)	(223,5)	(379,2)	(373,5)

Au 31 décembre 2020, par rapport au 31 décembre 2019, l'actif total de la GTAA a augmenté de 102,1 M\$, principalement en raison d'une augmentation de 72,9 M\$ de la trésorerie, d'une augmentation de 55,5 M\$ des immobilisations incorporelles et autres actifs, et une augmentation de 26,6 M\$ des loyers fonciers à recevoir, partiellement neutralisée par une diminution de 78,4 M\$ des immobilisations corporelles découlant de la réduction du programme d'investissement. Le passif total de la GTAA a augmenté de 481,3 M\$, principalement en raison d'une augmentation de 479,2 M\$ des emprunts à long terme et d'une augmentation de 110,2 M\$ des emprunts à court terme, partiellement neutralisée par des réductions des dettes d'exploitation et des charges à payer de 97,2 M\$, et des réductions des dépôts de garantie appliqués aux créances et autres produits différés de 22,2 M\$. Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour plus de précisions.

Le solde du déficit et du cumul des autres éléments du résultat global, qui se chiffrait à 602,7 M\$ au 31 décembre 2020, comme le présentent les états consolidés de la situation financière, a augmenté en raison des répercussions de la COVID-19 sur le nombre de passagers et les activités de vols, ainsi que les résultats d'exploitation.

Fonds soumis à restrictions (en millions de dollars)	2020	2019	Variation 2020-2019	2018
Fonds du service de la dette	68,8	68,8	-	60,6
Fonds de réserve du service de la dette	349,0	347,4	1,6	328,1
Total des fonds soumis à restrictions au titre de l'acte de fiducie-cadre	417,8	416,2	1,6	388,7

Comme le montre le tableau ci-dessus, le total des fonds soumis à restrictions a légèrement augmenté, passant de 416,2 M\$ en 2019 à 417,8 M\$ en 2020 en raison de l'émission par la GTAA de billets à moyen terme de série 2020-1. Les fonds en trésorerie soumis à restrictions ont été investis dans des instruments à court terme de qualité supérieure.

Les divers fonds affectés au service de la dette représentent des fonds servant au paiement régulier des intérêts et du principal et des montants mis de côté auprès du fiduciaire en vertu de l'acte de fiducie-cadre de la GTAA, à titre de garantie pour des émissions particulières de titres de créance. Étant donné que la modification de l'acte de fiducie-cadre exempte temporairement la GTAA de l'engagement tarifaire prescrit par l'acte de fiducie-cadre pour 2020, aucun fonds ne doit actuellement être déposé dans le fonds de couverture du service de la dette afin de respecter cette clause. Le fonds de réserve d'exploitation et d'entretien ainsi que le fonds de réserve de renouvellement et de remplacement sont financés par des lettres de crédit.

TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Le tableau suivant présente le calcul des flux de trésorerie disponibles consolidés, de la dette nette et des principaux indicateurs de crédit de la GTAA pour les exercices indiqués :

(en millions de dollars)	2020	2019	Variation	2018
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	169,5	729,1	(559,6)	730,6
Dépenses d'investissement ⁽¹⁾ – Immobilisations corporelles	(342,0)	(421,9)	79,9	(319,4)
Dépenses d'investissement ⁽¹⁾ – Immeubles de placement	(13,6)	(6,6)	(7,0)	(178,4)
Intérêts versés et autres coûts de financement, montant net ⁽²⁾	(327,0)	(300,8)	(26,2)	(314,0)
Charge au titre du remboursement anticipé de titres de créance	-	-	-	(28,7)
Paiement à la résiliation de la couverture de flux de trésorerie	-	-	-	(14,7)
Flux de trésorerie disponibles⁽³⁾	(513,1)	(0,2)	(512,9)	(124,6)
Augmentation des fonds soumis à restrictions	(1,6)	(27,5)	25,9	66,2
Emprunts (remboursements), montant net	587,6	35,4	552,2	68,7

⁽¹⁾ Les dépenses d'investissement – Immobilisations corporelles se rapportent à l'acquisition et à la construction d'immobilisations corporelles et incorporelles; les dépenses d'investissement – Immeubles de placement se rapportent à des acquisitions et à la construction d'immeubles de placement. Les deux sont conformes aux états consolidés des flux de trésorerie des états financiers consolidés au 31 décembre 2020.

⁽²⁾ Les intérêts et les coûts de financement ne tiennent pas compte des éléments hors trésorerie et reflètent les paiements en trésorerie de la société, déduction faite du produit d'intérêts. Il s'agit donc d'une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

⁽³⁾ Les flux de trésorerie disponibles, mesure financière non conforme aux PCGR, s'entendent des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation tels qu'ils sont présentés dans le tableau consolidé des flux de trésorerie, moins les charges d'intérêts et coûts de financement, déduction faite du produit d'intérêts, moins le montant des dépenses d'investissement (immobilisations corporelles et acquisitions de biens). Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

(en millions de dollars)	2020	2019	Variation	2018
Entrées/(sorties) de trésorerie nettes	72,9	7,7	65,2	10,3
	Aux 31 décembre			
	2020	2019	Variation	2018
Total de la dette	7 002,8	6 411,7	591,1	6 370,3
Trésorerie	103,2	30,3	72,9	22,5
Fonds soumis à restrictions	417,8	416,2	1,6	388,7
Dettes nettes⁽¹⁾	6 481,8	5 965,2	516,6	5 959,1
Principaux indicateurs de crédit (\$)				
Total de la dette/nombre de passagers transportés ⁽²⁾	1 052	254	314,2 %	258
Dettes nettes ⁽¹⁾ /nombre de passagers transportés ⁽²⁾	974	236	312,7 %	241

Les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation ont diminué de 559,6 M\$ pour s'établir à 169,5 M\$ en 2020, comparativement à 2019, ce qui est principalement attribuable à une baisse importante des produits des activités ordinaires et aux indemnités de départ, partiellement compensées par l'économie de coûts découlant de l'exonération du paiement des loyers fonciers, par le programme de SSUC et par les mesures prises par la GTAA pour réduire les coûts, comme le gel de l'embauche et la fermeture temporaire de l'accès opérationnel à plus de 40 % des installations dans les aéroports. Le déficit au titre des flux de trésorerie disponibles a augmenté de 512,9 M\$ en 2020 par rapport à 2019, en raison surtout de la réduction importante des flux de trésorerie liés à l'exploitation observée pour les raisons indiquées ci-dessus, partiellement neutralisée par la baisse des dépenses d'investissement en 2020. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples renseignements. Les flux de trésorerie nets ont augmenté de 65,2 M\$ pour s'établir à 72,9 M\$ par rapport à 2019, une hausse qui s'explique par des emprunts, déduction faite des remboursements, de 587,6 M\$, qui ont compensé le déficit au titre des flux de trésorerie disponibles.

La dette brute a augmenté de 591,1 M\$ pour s'établir à 7,0 G\$ au 31 décembre 2020, comparativement au 31 décembre 2019, en raison d'emprunts, déduction faite des remboursements, de 587,6 M\$. La dette nette a augmenté de 516,6 M\$, comparativement au 31 décembre 2019, pour s'établir à 6,5 G\$ au 31 décembre 2020. La dette nette est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour obtenir de plus amples renseignements.

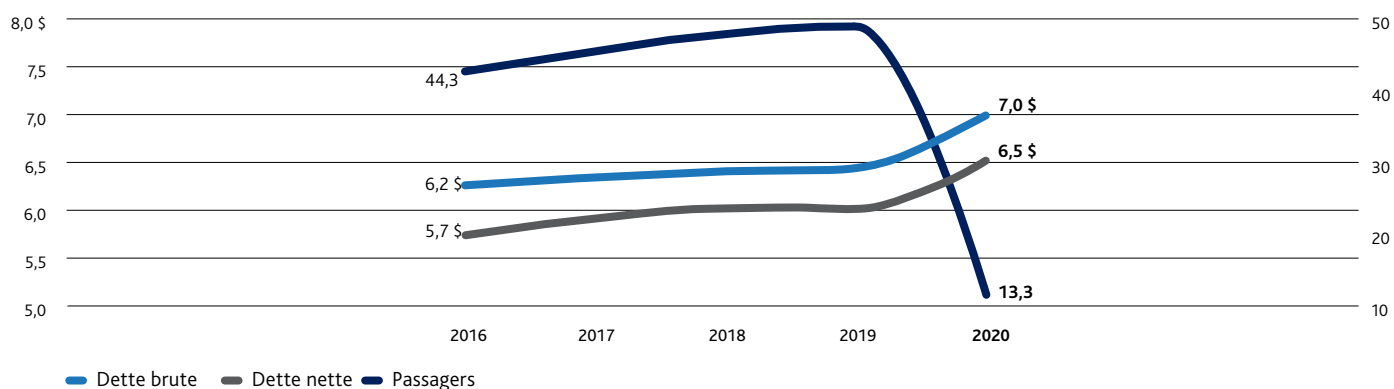
Le tableau suivant présente l'augmentation de la dette brute de la GTAA au cours des cinq dernières années, de 6,2 G\$ en 2016 à 7,0 G\$ en 2020, et l'augmentation de la dette nette, de 5,7 G\$ en 2016 à 6,5 G\$ en 2020, principalement en raison des répercussions de la COVID-19.

Encours de la dette

(en milliards)

Passagers

(en millions)



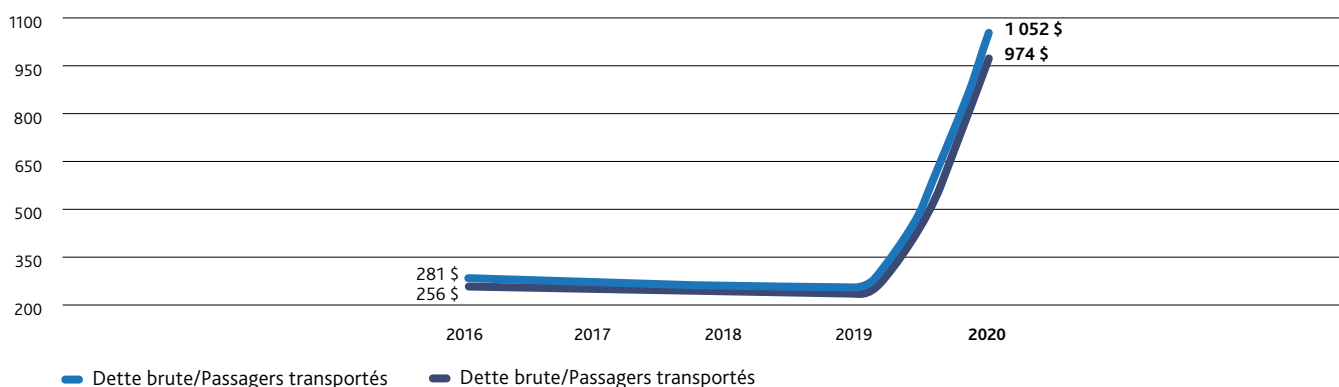
⁽¹⁾ La dette nette, une mesure financière non conforme aux PCGR, correspond à la dette brute, déduction faite de la trésorerie et des fonds soumis à restrictions. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

⁽²⁾ Le nombre de passagers transportés est défini comme étant égal à la moitié du nombre total de passagers et est établi à partir du trafic des douze mois précédents.

La dette totale de la GTAA par passager transporté, l'un des indicateurs financiers clés du secteur des aéroports, est passée de 281 \$ en 2016 à 1 052 \$ en 2020, tandis que la dette nette par passager transporté est passée de 256 \$ en 2016 à 974 \$ en 2020. La dette de la GTAA par passager transporté a suivi une pente descendante au cours des dernières années; cependant, elle a considérablement augmenté en 2020 avec la hausse de la dette et la diminution du volume de passagers imputables aux répercussions de la COVID-19, comme le montre le graphique suivant. La dette nette par passager transporté est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour obtenir de plus amples renseignements.

Dette par passager transporté

(\$)



La GTAA a mis en place un programme général relatif aux marchés financiers, dont les modalités et les conditions en matière de garantie et les autres modalités et conditions générales de tous les emprunts, y compris les facilités bancaires, les obligations-recettes et les billets à moyen terme, sont précisées dans son acte de fiducie-cadre. Le programme a servi à financer certains programmes d'investissement, et la GTAA continuera d'accéder aux marchés financiers pour financer des programmes d'investissement et refinancer une partie ou la totalité de ses emprunts à leur échéance.

La stratégie de la GTAA en matière de gestion de ses placements et de sa trésorerie est de satisfaire à ses besoins de liquidités, notamment aux fins de ses activités d'exploitation et de ses programmes d'investissement, et d'accéder aux marchés financiers en cas de besoin. La pandémie de COVID-19 exerce des pressions à la baisse sur les liquidités de la GTAA. La GTAA a pris des mesures pour les limiter, notamment la prolongation des engagements disponibles en vertu de sa facilité de crédit renouvelable jusqu'en 2023, pour augmenter sa marge de manœuvre à la lumière de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur ses produits des activités ordinaires et ses activités, ainsi que la réduction et le report de charges d'exploitation et de dépenses d'investissement. La situation de liquidité nette de la GTAA (y compris la trésorerie) au 31 décembre 2020 était de 1,4 milliard de dollars. La politique interne de la GTAA en matière de gestion des risques financiers stipule que l'organisation doit maintenir en tout temps des liquidités disponibles d'au moins 200 M\$. Pendant la période d'exemption de l'engagement figurant dans l'acte de fiducie-cadre, la GTAA publiera sur son site Web, dans les cinq jours suivant la fin de chaque trimestre, si le niveau de liquidités disponibles à la fin d'un trimestre est inférieur à 200 M\$. La GTAA surveille ses besoins de flux de trésorerie et analyse en continu les tendances et les fluctuations prévues de sa trésorerie et de ses sources de financement. Même si elle a subi d'importantes sorties de trésorerie en 2020 en raison de la baisse du volume de passagers, en tenant compte du montant disponible aux termes de ses facilités de crédit, des soldes de ses fonds soumis à restrictions, de sa capacité potentielle à faire appel aux marchés financiers, des réductions de ses charges d'exploitation et dépenses d'investissement, de l'aide gouvernementale et de son encaisse, la GTAA ne prévoit pas manquer de fonds et s'attend à pouvoir s'acquitter de ses obligations à mesure qu'elles deviennent exigibles.

Un grand nombre de partenaires commerciaux, concessionnaires et locataires de la GTAA ont subi des répercussions négatives importantes sur leurs activités. La GTAA a accordé une facilité de paiement et d'autres formes d'aide dans le cadre de plusieurs programmes, notamment des réductions de paiement, des reports de paiement et des allègements contractuels, par l'intermédiaire des contrats proposés et modifiés. La GTAA a adopté une approche mesurée de manière à offrir ces ententes aux partenaires qui sont en règle et qui, pour elle, seront des partenaires essentiels après la COVID-19. Ces mesures d'adaptation ont, et continueront d'avoir, au cours de la période visée, une incidence défavorable sur les activités et les flux de trésorerie connexes de la GTAA. La majorité des paiements différés ont été payés à la fin de 2020, tandis que le reste des reports devrait être payé en 2021. L'exposition aux reports de paiement est en partie atténuée par des dépôts de garantie sous forme de trésorerie et de lettres de crédit ainsi que par une surveillance active du crédit. Rien ne garantit que les montants reportés seront récupérés conformément aux modalités des ententes de report, et d'autres événements indépendants de sa volonté pourraient encore survenir et nuire à sa situation de trésorerie. Se reporter à la rubrique « Facteurs de risque » du présent rapport de gestion.

Les agences de notation Standard & Poor's (« S&P ») et Moody's Investors Service, Inc. (« Moody's ») ont respectivement attribué des notes de « A+ » et de « Aa3 » aux obligations au titre de la dette à long terme de la GTAA émises en vertu de l'acte de fiducie-cadre. Le 30 mars 2020, l'agence de notation Moody's a confirmé la notation de Aa3 de la GTAA avec une perspective stable puis l'a réitérée lors de sa revue périodique qui s'est achevée le 16 octobre 2020. Le 1^{er} avril 2020, S&P a confirmé la notation de A+ avec une perspective négative, mais révisé ses perspectives de stable à négative en raison de la COVID-19 et des restrictions de voyage, lesquelles ont déclenché une baisse sans précédent de la circulation aérienne. Le 28 janvier 2021, S&P a de nouveau confirmé la notation de A+ avec une perspective négative.

DBRS a accordé une notation de « R-1 (faible) » aux obligations au titre du papier commercial de la GTAA et une notation d'émetteur de « A (élevée) » à la GTAA. Les notations de DBRS ont été confirmées le 20 juillet 2020.

Les notations visent à fournir aux investisseurs un avis indépendant sur la qualité du crédit de la GTAA. Elles ne constituent pas une recommandation d'acheter, de vendre ou de conserver des titres et peuvent être modifiées ou retirées en tout temps par l'agence de notation. Chaque notation doit être évaluée indépendamment des autres. Ces notations pourraient changer à mesure que les agences de notation évalueront l'incidence continue de la pandémie de COVID-19 sur la société. Se reporter la rubrique « Facteurs de risque » du présent rapport de gestion. La notice annuelle de la GTAA pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 contient de plus amples renseignements sur les notations de la GTAA.

Du 1^{er} mars au 31 décembre 2020, la GTAA a prélevé 690,0 M\$ en liquidités d'emprunts à court terme compte tenu de l'incidence continue de la pandémie de la COVID-19 sur ses revenus et activités. La trésorerie excédentaire a été investie dans des instruments de placement à court terme très liquides, conformément à la politique en matière de placement et à l'acte de fiducie-cadre de la GTAA. Le 3 novembre 2020, la GTAA a émis des billets à moyen terme de série 2020-1 d'une valeur de 500,0 M\$, échéant le 3 mai 2028, à un taux d'intérêt nominal de 1,54 %, pour un produit net de 497,8 M\$. Le produit net a servi à réduire en partie le papier commercial en cours. Au 31 décembre 2020, la GTAA disposait d'une capacité d'emprunt au titre de sa facilité de crédit d'exploitation, aux fins générales de l'entreprise, de 1,2 milliard de dollars, d'une capacité disponible de 40,8 M\$ au titre de sa lettre de crédit et d'une encaisse non affectée de 103,2 M\$.

Liquidités et facilités de crédit (en millions de dollars)			31 décembre 2020		31 décembre 2019	
Source	Devise	Échéance	Valeur	Montant prélevé/ Garantie du papier commercial	Disponibilité	Disponibilité
Trésorerie et équivalents de trésorerie	CAD				103,2	30,2
Facilités de crédit :						
1) Facilité de crédit d'exploitation ^{(1), (2)}	CAD	22 mai 2023	1 400,0	–	1 400,0	1 400,0
Garantie du papier commercial ⁽¹⁾				170,0	(170,0)	(60,0)
Disponible pour les besoins généraux					1 230,0	1 340,0
2) Facilité d'émission de lettres de crédit	CAD	22 mai 2021	150,0	109,2	40,8	40,8
			1 550,0	279,2	1 270,8	1 380,8
Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie)					1 374,0	1 411,0
3) Facilité de couverture ⁽³⁾	CAD	Selon le contrat	150,0	–	150,0	150,0
Total des facilités de crédit et de la trésorerie			1 700,0	279,2	1 524,0	1 561,0

La GTAA maintient les facilités de crédit présentées dans le tableau ci-dessus. Ces facilités sont de même rang que l'encours de la dette en vertu de l'acte de fiducie-cadre, du fait d'une obligation donnée en gage émise en faveur du consortium bancaire. La facilité de crédit d'exploitation et la facilité d'émission de lettres de crédit peuvent être prorogées chaque année de un an, avec l'accord des prêteurs. Le 31 juillet 2020, la GTAA a prolongé de un an sa facilité de crédit d'exploitation renouvelable engagée, soit jusqu'au 22 mai 2023. En parallèle, le groupe de prêteurs de la facilité de crédit a également approuvé l'exonération de l'engagement tarifaire prévu dans l'acte de fiducie-cadre pour les exercices financiers 2020 et 2021 en ce qui concerne les ententes de facilité de crédit.

La facilité de crédit d'exploitation de 1,4 G\$ est utilisée aux fins générales de l'entreprise pour financer, selon les besoins, des projets d'investissement ou des charges d'exploitation, pour garantir le programme de papier commercial et pour offrir la latitude nécessaire pour accéder aux marchés financiers au moment opportun. Le solde des montants empruntés aux termes du programme de papier commercial de la GTAA est en tout temps

⁽¹⁾ La facilité de crédit d'exploitation est une facilité bancaire engagée, qui est renouvelable.

⁽²⁾ Au 31 décembre 2020, le programme de papier commercial de 170,0 M\$ était intégralement garanti par une tranche de 170,0 M\$ de la facilité de crédit d'exploitation.

⁽³⁾ La facilité de couverture est une facilité hors trésorerie qui permet à la société de conclure des transactions sur dérivés. Les montants comptabilisés représentent les pertes sur l'évaluation à la valeur de marché des contrats en cours.

garanti par la facilité de crédit d'exploitation. Au 31 décembre 2020, un montant de 170,0 M\$ de papier commercial était en cours, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de crédit d'exploitation, un montant de 109,2 M\$ avait été prélevé sur la facilité d'émission de lettres de crédit de 150,0 M\$ et aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de couverture de 150,0 M\$.

Au 31 décembre 2020, le fonds de roulement de la GTAA accusait un déficit de 192,8 M\$, correspondant à l'actif courant diminué du passif courant. Cela s'explique principalement par les 170,0 M\$ de papier commercial en cours. Le fonds de roulement est une mesure financière qui représente la liquidité à court terme des actifs pouvant être rapidement convertis en trésorerie pour régler les passifs courants ainsi que les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement courantes. Au 31 décembre 2020, la GTAA disposait d'un montant de 1,2 G\$ aux fins générales de l'entreprise aux termes de sa facilité de crédit d'exploitation, déduction faite de 170,0 M\$ utilisés comme garantie des émissions de papier commercial en cours. Selon la direction, le montant disponible aux termes de sa facilité de crédit d'exploitation, ses flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, son encaisse et sa capacité d'obtenir du financement sur les marchés financiers procurent à la GTAA des liquidités suffisantes pour qu'elle puisse s'acquitter de ses obligations financières et régler les autres éléments de passif courant lorsque les montants sont exigibles.

Le tableau ci-après présente l'analyse des obligations contractuelles à court et à long terme en dollars historiques de la GTAA au 31 décembre 2020 par regroupements d'échéances selon la durée de la période restant à courir, de la date de clôture jusqu'à l'échéance prévue au contrat. Il ne tient pas compte des obligations au titre des régimes de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi, dont les échéances varient en fonction du moment où les participants quittent les régimes concernés. Le tableau a été dressé en fonction des flux de trésorerie contractuels non actualisés selon la première des dates à laquelle la GTAA peut être tenue de rembourser. Il comprend les flux de trésorerie liés au capital et aux intérêts.

Obligations contractuelles (en millions de dollars)	Total	Paiements exigibles par période			
		Moins de 1 an	De 1 an à 3 ans	De 4 ans à 5 ans	Par la suite
Dettes d'exploitation et charges à payer	193,0	193,0	–	–	–
Obligations d'achat ⁽¹⁾	614,4	319,2	184,0	65,7	45,5
Papier commercial	170,0	170,0	–	–	–
Principal de la dette à long terme	6 806,8	20,7	433,5	51,5	6 301,1
Intérêts à payer sur la dette à long terme	4 245,8	324,5	633,1	615,3	2 672,9
	12 030,0	1 027,4	1 250,6	732,5	9 019,5

La société prévoit financer les dettes d'exploitation, les charges à payer et les obligations d'achat à même les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation et les emprunts à court terme, tandis qu'elle prévoit financer les obligations au titre du papier commercial et de la dette à long terme ainsi que les intérêts à payer connexes principalement au moyen d'une combinaison d'emprunts sur les marchés financiers et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation.

Dans le cadre de l'exploitation et de l'aménagement de l'Aéroport, la GTAA s'était engagée, au 31 décembre 2020, à effectuer des dépenses d'investissement d'environ 157,8 M\$, contre 297,7 M\$ au 31 décembre 2019. La GTAA entend financer ces engagements principalement au moyen du produit tiré d'emprunts supplémentaires.

Une mesure de la capacité de la GTAA d'assurer le service de sa dette est sa capacité à se conformer à certaines clauses restrictives de l'acte de fiducie-cadre. L'acte de fiducie-cadre prévoit notamment un engagement tarifaire qui consiste en deux tests financiers (une clause restrictive relative à l'exploitation et une clause restrictive relative au service de la dette) visant à faire en sorte que : i) les produits des activités ordinaires de chaque exercice soient suffisants pour faire tous les paiements requis au titre du service de la dette ainsi que les dépôts dans les fonds et les fonds de réserve et tous les autres paiements dont la GTAA doit s'acquitter dans le cours normal de ses activités consolidées; et ii) les produits nets et tout transfert depuis le fonds général, pour chaque exercice financier, correspondent au moins à 125 % du service annuel de la dette de chaque exercice financier (selon le sens qu'attribue à tous ces termes l'acte de fiducie-cadre). Les deux ratios excluent des charges l'amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles. La clause restrictive relative au service de la dette prévoit cependant un amortissement théorique de l'encours de la dette sur une période de 30 ans. Le fait d'inclure l'amortissement théorique de la dette permet de déterminer si les produits nets suffiront à éteindre la dette sur une période de 30 ans, ce qui est considéré comme adéquat pour un fournisseur d'infrastructures dont les immobilisations sont aussi importantes et durables.

⁽¹⁾ Les obligations d'achat comprennent les engagements aux termes de contrats de biens et de services conclus par la GTAA au 31 décembre 2020 qui sont nécessaires au fonctionnement de celle-ci dans le cours normal des activités pour les prochaines années. Elles tiennent également compte d'engagements immobiliers de quelque 157,8 M\$.

RAPPORT DE GESTION

La GTAA fixe ses tarifs, charges, droits et loyers pour faire en sorte que ces deux clauses restrictives prévues dans l'acte de fiducie-cadre soient respectées. Cependant, le 27 juillet 2020, la GTAA a modifié avec succès l'acte de fiducie-cadre, modification qui l'exonère temporairement de l'obligation de respecter l'engagement tarifaire prescrit par l'acte de fiducie-cadre, qui comprend deux tests financiers, pour les exercices 2020 et 2021. La GTAA a demandé cette exonération en raison des répercussions négatives de la COVID-19, de la durée inconnue de la baisse marquée des volumes du trafic voyageur et du trafic aérien, des risques concernant le respect des engagements et des risques consécutifs. En 2020, le ratio prévu dans la clause restrictive relative à l'exploitation de la GTAA était de 94,2 % par rapport à l'exigence minimale de 100 %, tandis que le ratio prévu dans la clause restrictive relative au service de la dette était de 54,4 % par rapport à l'exigence minimale de 125 %. Toutefois, comme il est indiqué ci-dessus, la GTAA a été dispensée de respecter ces deux ratios prévus aux termes de l'acte de fiducie-cadre pour les exercices 2020 et 2021.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Dans le présent rapport de gestion, il est fait mention des mesures de la performance suivantes qui, selon la direction, sont utiles pour l'évaluation de la performance économique de la GTAA. Ces mesures, qui ne sont pas définies par l'International Accounting Standards Board (« IFRS »), sont désignées comme des mesures non conformes aux PCGR, qui peuvent ne pas avoir de définition normalisée; ce sont des valeurs de référence courantes de l'industrie, et la GTAA les utilise pour évaluer ses résultats d'exploitation, y compris sa rentabilité d'exploitation, ses flux de trésorerie et son programme d'investissement.

BAIIA et marge du BAIIA

Le BAIIA correspond au bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et l'amortissement, et la marge du BAIIA correspond au BAIIA divisé par les produits des activités ordinaires. Le BAIIA est une mesure couramment utilisée pour évaluer le rendement d'exploitation d'une société. Elle sert à évaluer le rendement de la GTAA sans avoir à tenir compte des décisions financières et comptables.

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles (les « FTD ») correspondent aux flux de trésorerie générés par les activités d'exploitation, selon les tableaux consolidés des flux de trésorerie, moins les dépenses d'investissement (immobilisations corporelles et immeubles de placement) et les charges d'intérêts et coûts de financement payés, déduction faite du produit d'intérêts (à l'exclusion des éléments hors trésorerie). Les FTD servent à évaluer les fonds disponibles pour la réduction de la dette ou pour des investissements futurs à Toronto-Pearson.

Dette nette

La dette nette correspond à la dette brute diminuée de la trésorerie et des fonds soumis à restrictions.

Dette nette par passager transporté

La dette nette par passager transporté est définie comme correspondant à la dette nette sur le nombre total de passagers transportés. Le nombre de passagers transportés est défini comme correspondant à la moitié du nombre total de passagers et est fondé sur les douze mois d'activité précédents. Le nombre de passagers transportés est largement utilisé dans le secteur de l'aviation et représente un passager qui prend l'avion à un aéroport en particulier. La dette nette par passager transporté est largement utilisée par les aéroports et d'autres utilisateurs pour évaluer un endettement approprié pour un aéroport.

Liquidités nettes

Les liquidités nettes correspondent au total de la capacité d'emprunt disponible aux fins générales de l'entreprise au titre de sa facilité de crédit d'exploitation, la capacité disponible au titre de sa lettre de crédit et l'encaisse non affectée. Les liquidités nettes sont importantes, car elles permettent de démontrer dans quelle mesure la GTAA est capable de facilement rembourser ses dettes et ses éléments de passif à court terme et la durée pendant laquelle l'organisation est capable de couvrir le total de ses coûts.

PRINCIPALES MÉTHODES ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Les principales méthodes comptables de la GTAA et les modifications apportées à celles-ci sont décrites à la note 3 des états financiers consolidés au 31 décembre 2020 et 2019. Ces états financiers consolidés regroupent les comptes de la GTAA et ceux des filiales entièrement détenues qu'elle contrôle, à savoir MGI et ACI. La totalité des transactions, soldes, produits des activités ordinaires et charges intersociétés ont été éliminés à la consolidation.

La GTAA a adopté les modifications aux normes suivantes en date du 1^{er} janvier 2020. Ces changements ont été apportés conformément aux dispositions transitoires applicables.

a. *Modifications d'IAS 1 Présentation des états financiers et d'IAS 8 Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs :*

Ces normes ont été modifiées afin d'harmoniser la définition de la notion de caractère significatif dans l'ensemble des normes comptables, de préciser l'explication de la définition du terme « significatif » et d'intégrer certaines indications d'IAS 1 concernant les informations non significatives. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2020. L'adoption de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés.

b. *Modifications d'IFRS 3 Regroupements d'entreprises :*

Cette norme a été modifiée pour clarifier la définition d'une entreprise. Les modifications aideront les sociétés à déterminer si elles ont fait l'acquisition d'une entreprise ou d'un groupe d'actifs. Pour être considérée comme une acquisition d'entreprise, une acquisition doit comporter une entrée et un processus substantiel qui, ensemble, contribuent de manière importante à la capacité de créer des sorties. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2020. L'adoption de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés.

c. *Modifications d'IFRS 16 Contrats de location :*

Cette norme a été modifiée pour fournir aux preneurs une exemption facultative de l'obligation d'apprécier si certains allègements de loyer liés à la pandémie de COVID-19 constituent ou non des modifications de contrat de location. Les preneurs peuvent choisir de tenir compte des allègements de loyer comme ils le feraient s'il ne s'agissait pas de modifications de contrat de location. Les modifications s'appliquent aux périodes ouvertes à partir du 1^{er} juin 2020. L'adoption précoce de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés.

TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

En tant que société sans capital-actions, la GTAA a des membres plutôt que des actionnaires. Les membres de la GTAA sont aussi ses administrateurs. La GTAA est régie par un conseil d'administration de 15 membres. Sept administrateurs sont élus par les membres, parmi les candidats sélectionnés et évalués par un processus de recherche. Cinq administrateurs sont élus par les membres, parmi les candidats désignés par les municipalités suivantes : les municipalités régionales de York, de Halton, de Peel et de Durham, ainsi que la Ville de Toronto. Deux administrateurs sont élus par les membres, parmi les personnes désignées du gouvernement du Canada, et un administrateur est élu par les membres, qui est une personne désignée par la province d'Ontario.

Le gouvernement du Canada et ses entités publiques sont considérés comme des parties liées aux fins comptables uniquement en raison de leur capacité à proposer des membres et en raison de la nature importante du bail foncier (voir la note 1, « Informations générales », Assujettissement de l'Aéroport à un bail foncier). Conformément aux IFRS, cela correspond à la définition d'influence importante, mais non de contrôle. La GTAA s'est prévalu de l'exemption visant les entités liées à une autorité publique permettant de ne présenter que les transactions significatives. Ces transactions sont reflétées dans les états financiers consolidés aux 31 décembre 2020 et 2019. Se reporter à la note 7, « Créances », pour des précisions sur les montants à recevoir de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, à la note 13, « Contrats de location », pour connaître les sommes dues en vertu du bail foncier et à la note 22, « Incidence de la COVID-19 », pour obtenir des renseignements sur le programme de Subvention salariale d'urgence du Canada.

Les parties liées à la GTAA comprennent aussi les principaux dirigeants. Les principaux dirigeants comprennent la présidente et chef de la direction, le chef des finances, le directeur de l'exploitation et les vice-présidents à qui incombent l'autorité et la responsabilité de planifier, de diriger et de contrôler les activités de la GTAA. Au 31 décembre 2020, la GTAA avait conclu des transactions avec des membres clés de la haute direction dans le cours normal de leurs contrats de travail auprès de la GTAA. Le conseil d'administration de la GTAA est responsable, collectivement, de superviser la gestion et l'exploitation de l'Aéroport. Les membres du conseil d'administration sont aussi, exclusivement aux fins de la rémunération, considérés comme des principaux dirigeants, même s'ils sont tous indépendants de la direction. À cet égard, la GTAA avait conclu des transactions dans le cours normal avec le conseil d'administration relativement à la rémunération versée aux membres dans le cadre de leurs fonctions d'administrateurs.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES INTERNES

Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière

Les contrôles et procédures de communication de l'information au sein de la société ont été conçus pour fournir l'assurance raisonnable que toute l'information pertinente est communiquée au chef de la direction, au chef des finances et au comité de communication de l'information, pour veiller à ce que les décisions appropriées concernant l'information communiquée au public soient prises en temps utile.

Les contrôles internes à l'égard de l'information financière ont été conçus par la direction, sous la supervision et avec la participation du chef de la direction et du chef des finances de la société, afin de fournir une assurance raisonnable au sujet de la fiabilité de l'information financière de la société et de la préparation des états financiers aux fins externes, conformément aux IFRS.

RAPPORT DE GESTION

La société a déposé des attestations ainsi que l'exige le *Règlement 52-109 sur l'attestation de l'information présentée dans les documents annuels et intermédiaires des émetteurs*, signées par le chef de la direction et par le chef des finances de la société, qui rendent notamment compte du caractère approprié des informations financières fournies, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information ainsi que de la conception et de l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière.

Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, les émetteurs assujettis doivent tenir compte de toute modification liée à la pandémie de COVID-19, le cas échéant, comme la transition au télétravail des employés pouvant compromettre l'efficacité des contrôles et procédures de communication ou des contrôles internes à l'égard de l'information financière. En réponse à ces modifications, la direction a effectué un examen de ses contrôles financiers clés qui lui a permis de conclure que la pandémie de COVID-19 n'avait pas eu d'incidence importante sur l'efficacité de la conception et du fonctionnement de ces contrôles au cours de l'exercice financier. La direction continuera de surveiller et d'évaluer les contrôles.

Le Comité de vérification de la société a examiné le présent rapport de gestion et les états financiers consolidés vérifiés. Le conseil d'administration de la société a approuvé ces documents avant leur publication.

Rapport de la direction sur les contrôles et procédures de communication de l'information

La direction, sous la supervision et avec la participation du chef de l'exploitation et du chef des finances de la société, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information (tels qu'ils sont définis dans le *Règlement 52-109*) et a conclu qu'au 31 décembre 2020, les contrôles et procédures de communication de l'information étaient efficaces.

Rapport de la direction sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière

La direction, sous la supervision et avec la participation du chef de la direction et du chef des finances de la société, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la société (tels qu'ils sont définis dans le *Règlement 52-109*). Pour son évaluation, la société a utilisé les critères établis dans le document intitulé *Internal Control – Integrated Framework* (2013), publié par le Committee of Sponsoring Organizations (« COSO ») de la Treadway Commission. Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des finances ont conclu qu'au 31 décembre 2020, les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la société étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique de la société en matière de communication de l'information et le fonctionnement du comité de communication de l'information.

Il n'y a eu, au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2020, aucun changement dans les contrôles internes à l'égard de l'information financière qui a eu, ou qui est raisonnablement susceptible d'avoir eu, une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la société. La direction continuera de surveiller l'efficacité de ses contrôles internes à l'égard de l'information financière et de ses contrôles et procédures de communication de l'information et pourra y apporter des modifications de temps à autre, selon ce qu'elle considère comme nécessaire ou souhaitable.

FACTEURS DE RISQUE

La GTAA ses activités d'exploitation et ses résultats financiers sont exposés à certains risques. La responsabilité de surveiller les risques clés à l'égard des activités de la GTAA incombe au conseil d'administration de la GTAA, lequel doit veiller à ce que la direction établisse des politiques et des méthodes efficaces en matière de repérage, d'évaluation et de gestion de ces risques.

La GTAA a mis sur pied un programme de gestion du risque d'entreprise qui offre une approche rigoureuse permettant de cerner, d'évaluer, de traiter et de gérer les risques, et de tenir compte des risques dans la stratégie et les occasions. L'approche à l'échelle de l'entreprise permet de gérer les risques liés aux affaires ainsi que les risques externes et de les harmoniser avec les priorités et objectifs stratégiques de la GTAA. Chaque trimestre, chacun des quatre comités du conseil d'administration surveille les risques particuliers tandis que le conseil d'administration surveille les risques stratégiques importants.

Le lectorat est invité à consulter la plus récente notice annuelle, disponible au www.sedar.com, pour une analyse des facteurs de risque pouvant avoir une incidence importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de la GTAA. Les facteurs de risque décrits dans la notice annuelle ne sont pas les seuls risques et incertitudes auxquels la société est exposée. D'autres risques et incertitudes dont la GTAA n'a pas connaissance actuellement ou qu'elle juge négligeables pourraient aussi nuire sensiblement à ses activités commerciales.

MISE EN GARDE CONCERNANT L'INFORMATION PROSPECTIVE

Le présent rapport de gestion contient certains énoncés prospectifs ou de l'information prospective au sujet de la GTAA. Cette information prospective est fondée sur diverses hypothèses et assujettie à des risques et à des incertitudes. Des termes tels que « croire », « s'attendre à », « planifier », « avoir l'intention de », « estimer », « prévoir » et d'autres expressions du même ordre, ainsi que des verbes conjugués au temps futur et au mode conditionnel, tels que « feront », « devraient », « feraient » et « pourraient », dénotent souvent la présence d'énoncés prospectifs.

Plus précisément, l'information prospective contenue dans le présent document comprend, entre autres, des énoncés sur : l'incidence prévue de la COVID-19, notamment sur la durabilité financière à long terme de l'Aéroport; le trafic de passagers intérieur et international et le fret prévus; le retour prévu aux nombres de vols et de passagers antérieurs à la COVID-19; les investissements dans l'Aéroport, notamment les projets d'investissement et les infrastructures matérielles; le niveau futur d'activité ou de demande de l'Aéroport; les besoins d'emprunt de la GTAA et sa capacité à accéder aux marchés financiers; la capacité de la GTAA à respecter les clauses restrictives; l'endettement et le coût des services; les produits des activités ordinaires, les flux de trésorerie, le fonds de roulement et les liquidités, et l'absence de manque à gagner; l'aménagement de l'aérogare, du côté piste, de l'entrepiste et d'autres aménagements de l'Aéroport, ainsi que le financement des aménagements; les budgets et les dépenses liés aux programmes d'investissement et le financement de ces programmes; les calendriers de construction et de mise en service des installations prévues ou actuellement en construction à l'Aéroport; l'utilisation de certains fonds de réserve affectés; et le financement des engagements en cours au titre des dépenses d'investissement.

En raison de l'évolution rapide des circonstances entourant la pandémie de COVID-19 et de la contraction économique en découlant, il existe une incertitude accrue liée à des facteurs et hypothèses d'importance qui sont sous-jacents à l'information prospective figurant dans le présent document, comparativement aux périodes antérieures. La demande de voyage par avion est très limitée en raison des différentes restrictions imposées par les gouvernements, au Canada et à l'échelle internationale. Ces restrictions et inquiétudes au sujet des déplacements causées par la pandémie COVID-19, notamment les inquiétudes des passagers, nuisent grandement à la demande de transport aérien. La pandémie COVID-19 a également d'importantes répercussions, notamment sur les entreprises et les dépenses des consommateurs, qui peuvent avoir une incidence sur la demande de transport. La GTAA ne peut prédire toutes les répercussions possibles ni le moment où la situation risque de s'améliorer.

Parmi les autres facteurs et hypothèses d'importance : l'évolution du virus COVID-19, et l'émergence et la propagation de variants; la disponibilité de tests rapides et efficaces, la vaccination et des traitements efficaces contre le virus; les actions du gouvernement et des voyageurs; la reprise économique après la pandémie; l'incidence des coûts associés aux nouveaux processus, aux solutions technologiques et aux améliorations apportées aux installations en réponse à la pandémie de COVID-19; la forte demande dépendra de la base démographique de la région du Grand Toronto et d'une économie diversifiée; la capacité des transporteurs aériens répondra à la demande en déplacements aériens dans la région du Grand Toronto; la région du Grand Toronto continuera d'attirer les voyageurs nationaux et internationaux; aucun autre événement majeur, comme une catastrophe naturelle ou un cataclysme, ne surviendra et se répercutera sur le cours normal des affaires ou sur l'environnement macroéconomique; la GTAA sera en mesure d'accéder aux marchés financiers selon des modalités et des taux concurrentiels; et les projets d'investissement ne donneront lieu à aucun dépassement de coûts important. Ces hypothèses sont fondées sur l'information dont la GTAA dispose à l'heure actuelle, y compris l'information communiquée par les experts et analystes tiers.

Il existe un important risque que les attentes, prévisions, conclusions et projections formulées dans les énoncés prospectifs ne se révèlent pas exactes, que les hypothèses soient incorrectes et que les résultats réels diffèrent de l'information prospective. Les facteurs de risque qui pourraient engendrer des résultats très différents de ceux exprimés ou sous-entendus par les énoncés prospectifs comprennent, notamment, les suivants : les risques liés à la pandémie COVID-19 ou à d'autres urgences en santé publique touchant les activités de la GTAA; l'instabilité des transporteurs aériens; les volumes de passagers; l'incapacité à atteindre les objectifs d'affaires; le non-paiement par les clients et la capacité de la GTAA à se conformer aux engagements de l'acte de fiducie-cadre et aux facilités de crédit après 2021; la précarité continue de l'activité économique actuelle et future, notamment les secousses dans la conjoncture macroéconomique (variations des prix du pétrole, inflation, change, emploi et dépenses); les conditions du marché des capitaux et le risque de cote de crédit; la concurrence d'autres aéroports; les guerres, les émeutes ou les actions politiques; les interruptions de travail; les interruptions causées par des conditions météorologiques extrêmes; les catastrophes naturelles ou d'autres événements ayant une incidence sur les réseaux du secteur de l'aviation; le risque géopolitique; les attentats terroristes ou les menaces à la cybersécurité; les interruptions dans l'infrastructure des technologies de l'information; la perte de personnel clé; les modifications apportées aux lois et règlements, notamment la réglementation tarifaire; les modifications défavorables au bail foncier; l'utilisation des télécommunications et du transport terrestre comme solutions de rechange au transport aérien; la perte de produits commerciaux; les coûts et restrictions liés aux émissions de carbone; les faits ou mesures réglementaires défavorables; les facteurs environnementaux et les changements climatiques; les changements d'attitude à l'égard des voyages aériens; la disponibilité de l'assurance responsabilité aéronautique aérienne et d'autres assurances; le calendrier d'encaissement du produit d'assurance; le risque lié à la construction; les poursuites et les litiges; ainsi que les autres risques mentionnés de temps à autre dans les documents d'information que la GTAA dépose auprès des autorités de réglementation et, en particulier, ceux identifiés dans la notice annuelle disponible à l'adresse www.sedar.com.

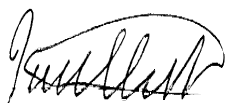
L'information prospective contenue dans le présent rapport de gestion traduit les attentes à la date du présent rapport, et elle est appelée à changer. À moins que la loi ne l'exige, la GTAA n'a ni l'intention ni l'obligation de mettre à jour ou de modifier l'information prospective pour tenir compte de nouveaux renseignements ou d'événements futurs, ou pour quelque autre raison.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE LA PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto ont été préparés par la direction et approuvés par le conseil d'administration et les membres de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto. La direction est responsable de la préparation et de la présentation de l'information contenue dans les présents états financiers et d'autres sections du présent rapport annuel. L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto maintient des systèmes appropriés de contrôles internes, de politiques et de procédures qui fournissent à la direction l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et que les documents financiers sont fiables et constituent une base adéquate pour la préparation des états financiers.

Le vérificateur indépendant de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, PricewaterhouseCoopers LLP, a été nommé par les membres de la société pour exprimer son opinion professionnelle quant à la présentation fidèle de ces états financiers.

Le conseil d'administration s'assure, par l'intermédiaire d'un Comité de vérification composé de cinq administrateurs, que la direction s'acquitte de ses responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et des contrôles internes. Ce comité passe en revue les états financiers et en fait rapport au conseil d'administration. Le vérificateur est entièrement libre de rencontrer directement le Comité de vérification.



Ian Clarke
Directeur des finances



Deborah Flint
Présidente et chef de la direction

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au conseil d'administration de l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto

Notre opinion

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et de ses filiales (collectivement, la « société ») aux 31 décembre 2020 et 2019, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), telles qu'elles sont publiées par l'International Accounting Standards Board.

Notre audit

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de la société, qui comprennent :

- les états consolidés de la situation financière aux 31 décembre 2020 et 2019;
- les états consolidés du résultat net et du résultat global pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés de l'évolution du déficit et du cumul des autres éléments du résultat global pour les exercices clos à ces dates;
- les tableaux consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates;
- les notes afférentes aux états financiers consolidés, qui comprennent un résumé des principales méthodes comptables.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section *Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés* de notre rapport.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Indépendance

Nous sommes indépendants de la société, conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers consolidés au Canada. Nous nous sommes acquittés des autres responsabilités éthiques qui nous incombent selon ces règles.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations comprennent le rapport de gestion.

Notre opinion sur les états financiers consolidés ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers consolidés, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers consolidés ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers consolidés

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

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la société à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider la société ou de cesser ses activités, ou si elle n'a aucune autre solution réaliste que de le faire.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la société.

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

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

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

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la société;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la société à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la société à cesser ses activités;

- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités de la société pour exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

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

PricewaterhouseCoopers LLP

Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Toronto, Ontario
le 24 mars 2021

ÉTATS CONSOLIDÉS DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Aux 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2020	2019
	\$	\$
Actif		
Actif courant		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	103 173	30 249
Fonds soumis à restrictions (note 6)	68 760	68 827
Créances (note 7)	93 131	86 741
Loyers fonciers à recevoir (note 8)	28 848	2 250
Stocks	14 471	12 416
Charges payées d'avance	6 444	6 379
	314 827	206 862
Actif non courant		
Fonds soumis à restrictions (note 6)	349 073	347 374
Immobilisations incorporelles et autres actifs (note 9)	151 069	95 570
Immobilisations corporelles (note 10)	5 323 685	5 402 076
Immeubles de placement (note 11)	482 572	473 328
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi (note 14)	64 235	60 433
	6 685 461	6 585 643
Passif		
Passif courant		
Dettes d'exploitation et charges à payer (note 19)	193 021	290 199
Dépôts de garantie et produits différés	62 606	84 792
Dettes à long terme et papier commercial (note 12)	252 004	141 826
	507 631	516 817
Passif non courant		
Crédits différés (note 9)	11 194	13 396
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi (note 14)	12 200	9 096
Dettes à long terme et facilités de crédit (note 12)	6 749 083	6 269 861
Autres passifs (note 22)	8 090	-
	7 288 198	6 809 170
Déficit et cumul des autres éléments du résultat global	(602 737)	(223 527)
	6 685 461	6 585 643

Engagements et passifs éventuels (note 16)

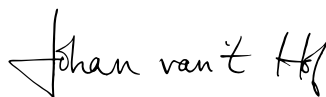
Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers consolidés.

Signé au nom du conseil d'administration



Doug Allingham
Président du conseil

Signé au nom du conseil d'administration



Johan C. van 't Hof
Administrateur

ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT NET ET DU RÉSULTAT GLOBAL

(non audités) (en milliers de dollars canadiens)	2020	2019
	\$	\$
Produits des activités ordinaires (note 18)		
Droits d'atterrissage	247 972	323 944
Frais généraux liés aux aéroports	137 661	193 653
Frais d'amélioration aéroportuaire	128 476	448 082
Parcs de stationnement et transport au sol	79 566	203 316
Concessions	94 027	167 001
Locations	118 175	148 243
Autres	17 585	37 017
	823 462	1 521 256
Charges d'exploitation		
Loyer foncier (notes 1 et 13)	15 597	170 803
Biens et services (note 20)	315 340	384 867
Salaires, traitements et charges sociales (note 22)	173 523	201 275
Paiements en remplacement d'impôts fonciers	40 301	38 382
Amortissement des immobilisations corporelles (note 10)	324 912	277 350
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 9)	11 588	4 454
Amortissement des immeubles de placement (note 11)	11 241	9 017
	892 502	1 086 148
Résultat avant intérêts et coûts de financement, montant net	(69 040)	435 108
Produits d'intérêts	10 021	11 858
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt et autres coûts de financement	(324 401)	(307 147)
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net (note 12)	(314 380)	(295 289)
Résultat net	(383 420)	139 819
Éléments pouvant être reclassés ultérieurement dans le résultat net :		
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	1 394	4 030
Éléments ne pouvant être reclassés ultérieurement dans le résultat net :		
Réévaluation des régimes de retraite et autres régimes, montant net (note 14)	2 816	6 134
Autres éléments du résultat global	4 210	10 164
Total du résultat global	(379 210)	149 983

Transactions entre parties liées (note 15)

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers consolidés.

ÉTATS CONSOLIDÉS DE L'ÉVOLUTION DU DÉFICIT ET DU CUMUL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL

Exercice clos le 31 décembre 2020 (en milliers de dollars canadiens)	Déficit	Cumul des autres éléments du résultat global	Total
		\$	
Solde au 1 ^{er} janvier 2020	(203 237)	(20 290)	(223 527)
Perte nette	(383 420)	-	(383 420)
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	-	1 394	1 394
Réévaluation des régimes de retraite et autres régimes, montant net	2 816	-	2 816
Total du résultat global de l'exercice	(380 604)	1 394	(379 210)
Solde au 31 décembre 2020	(583 841)	(18 896)	(602 737)

Exercice clos le 31 décembre 2019 (en milliers de dollars canadiens)	Déficit	Cumul des autres éléments du résultat global	Total
		\$	
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	(349 190)	(24 320)	(373 510)
Bénéfice net	139 819	-	139 819
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	-	4 030	4 030
Réévaluation des régimes de retraite et autres régimes	6 134	-	6 134
Total du résultat global de l'exercice	145 953	4 030	149 983
Solde au 31 décembre 2019	(203 237)	(20 290)	(223 527)

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers consolidés.

TABLEAUX CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice clos les 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2020	2019
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		
Résultat net	(383 420)	139 819
Ajustements au titre des éléments suivants :		
Amortissement des immobilisations corporelles	324 912	277 350
Amortissement des immeubles de placement	11 241	9 017
Amortissement des immobilisations incorporelles et des autres actifs	16 684	9 550
Perte nette découlant de la cession d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	106	490
Régimes d'avantages postérieurs à l'emploi	2 118	387
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	314 380	295 289
Amortissement de crédits différés	(2 202)	(2 202)
Variations du fonds de roulement et autres :		
Créances	(6 390)	470
Charges payées d'avance	(65)	(1 392)
Loyers fonciers à recevoir	(26 598)	(2 250)
Stocks	(2 055)	(1 201)
Dettes d'exploitation et charges à payer	(65 103)	3 855
Dépôts de garantie et produits différés	(22 186)	(43)
Autres passifs	8 090	-
	169 512	729 139
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Acquisition et construction d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	(341 995)	(421 864)
Acquisition et construction d'immeubles de placement	(13 708)	(6 644)

Exercice clos les 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2020	2019
Produit de la sortie d'immobilisations corporelles	186	116
Augmentation des fonds soumis à restrictions	(1 632)	(27 465)
	(357 149)	(455 857)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Émission de billets à moyen terme, déduction faite des coûts d'émission	497 043	1 389 965
Remboursement de billets à moyen terme et sur la dette à long terme	(19 436)	(318 258)
Émission (remboursement) de papier commercial	109 970	(1 036 493)
Intérêts versés et autres coûts de financement, montant net	(327 016)	(300 777)
	260 561	(265 563)
Entrées de trésorerie nettes	72 924	7 719
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice	30 249	22 530
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice	103 173	30 249

Au 31 décembre 2020, la trésorerie était composée d'un solde de trésorerie de 12,2 M\$ (31 M\$ au 31 décembre 2019), d'équivalents de trésorerie de 91,1 M\$ (néant au 31 décembre 2019), déduction faite de chèques en circulation de 0,1 M\$ (0,8 million au 31 décembre 2019).

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers consolidés.

NOTES ANNEXES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

31 décembre 2020 et 2019

(En milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire)

1. INFORMATIONS GÉNÉRALES

L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (la « GTAA ») est une autorité aéroportuaire canadienne et une société sans capital-actions en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*.

La GTAA est autorisée à gérer et à exploiter commercialement des aéroports dans le Centre-Sud de l'Ontario, dont le Grand Toronto, à fixer les droits liés à leur utilisation ainsi qu'à aménager et à améliorer les installations aéroportuaires. Dans le cadre de ce mandat, la GTAA gère et exploite actuellement l'Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (l'« Aéroport ») en vertu d'un bail foncier conclu avec le gouvernement fédéral, signé en décembre 1996 (le « bail foncier »).

Le siège social et établissement principal de la GTAA se situe au 3111 Convair Drive à Mississauga, en Ontario, au Canada.

Assujettissement de l'Aéroport à un bail foncier

Le bail foncier est le principal document régissant la relation entre la GTAA et Transports Canada à l'Aéroport. Ce document fixe le loyer des installations devant être versé et réparti de façon générale la part de risques et de responsabilités qui revient à la GTAA et au gouvernement fédéral pour toutes les questions liées à l'exploitation de l'Aéroport. En vertu du bail foncier, tous les contrats entraînant des produits ou des charges en vigueur au 1^{er} décembre 1996 ont été cédés à la GTAA. La GTAA n'a repris à sa charge aucune obligation relative aux demandes de règlement déposées avant le 2 décembre 1996 auprès du gouvernement fédéral.

De par son statut de preneur en vertu du bail foncier, la GTAA a le pouvoir d'établir et de percevoir les droits et charges imposés aux compagnies aériennes, de négocier et d'établir des contrats de location, de délivrer des licences et des permis et de construire et d'aménager les infrastructures de l'Aéroport. Le bail foncier permet à la GTAA de donner en garantie sa participation locative dans l'Aéroport.

Le bail foncier stipule que si la GTAA devait acheter ou conclure une convention d'achat visant un terrain adjacent à l'Aéroport, ou à proximité de celui-ci, à des fins de gestion, d'exploitation ou d'entretien de l'Aéroport, elle devrait transférer le titre de propriété de ce terrain au bailleur et que le terrain en question deviendrait partie au bail foncier.

Les biens détenus par les filiales en propriété exclusive de GTAA ne sont pas utilisés à des fins de gestion, d'exploitation ou d'entretien de l'Aéroport et ne sont donc pas couverts par le bail foncier.

Le loyer foncier est établi selon un pourcentage des produits de l'Aéroport, tel qu'il est défini aux termes du bail foncier et des documents connexes, en fonction de pourcentages croissants s'échelonnant ainsi : 0 % pour les produits de l'Aéroport inférieurs à 5,0 M\$, 1 % pour les produits de l'Aéroport totalisant entre 5,0 M\$ et 10,0 M\$, 5 % pour les produits de l'Aéroport totalisant entre 10,0 M\$ et 25,0 M\$, 8 % pour les produits de l'Aéroport totalisant entre 25,0 M\$ et 100,0 M\$, 10 % pour les produits de l'Aéroport totalisant entre 100,0 M\$ et 250,0 M\$, et 12 % pour les produits de l'Aéroport dépassant 250,0 M\$. Le calcul des produits de l'Aéroport est assujéti à l'audit de Transports Canada. Se reporter à la note 8, « Loyers fonciers à recevoir », pour obtenir de plus amples renseignements sur les loyers fonciers de 2020 et la note 13, « Contrats de location ». Ce bail a une durée initiale de 60 ans, vient à échéance en 2056 et peut être renouvelé une fois pour 20 autres années.

2. BASE D'ÉTABLISSEMENT

Les présents états financiers consolidés ont été établis conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (les « IFRS ») et aux interprétations de l'International Financial Reporting Interpretations Committee (l'« IFRIC »), dont l'inclusion dans la Partie 1 du Manuel de CPA Canada a été approuvée par le Conseil des normes comptables du Canada. Le conseil d'administration a approuvé les présents états financiers consolidés le 24 mars 2021.

Lors de l'application des méthodes comptables de la GTAA décrites à la note 3, « Principales méthodes comptables », la direction doit poser des jugements et formuler des estimations et des hypothèses concernant la valeur comptable de certains actifs et passifs qu'elle ne peut obtenir d'autres sources. Ces estimations et les hypothèses s'y rattachant reposent sur les antécédents et sur d'autres facteurs jugés pertinents. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations. Les estimations comptables et les hypothèses sous-jacentes sont réexaminées régulièrement. Les révisions d'estimations comptables sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle la révision est apportée si celle-ci n'a une incidence que sur cette période, ou dans la période au cours de laquelle la révision est apportée et les périodes ultérieures si celle-ci a une incidence à la fois sur cette période et sur les périodes qui suivent. Les aspects qui comportent une plus grande part de jugement ou de complexité ou pour lesquels les hypothèses et les estimations ont une incidence importante sur les états financiers consolidés sont présentés à la note 5, « Jugements comptables critiques et principale source d'incertitude relative aux estimations ».

3. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Suit la description des principales méthodes comptables ayant servi à l'établissement des présents états financiers consolidés.

Base d'évaluation

Les états financiers consolidés ont été préparés selon l'hypothèse de continuité d'exploitation et le principe du coût historique, sauf pour ce qui est de la réévaluation de certains actifs financiers et passifs financiers qui sont évalués à la juste valeur.

Périmètre de consolidation

Les présents états financiers consolidés regroupent les comptes de la GTAA et ceux de ses filiales entièrement détenues et sous contrôle, Malton Gateway Inc. et Airway Centre Inc. Malton Gateway Inc. a été constituée en avril 2017 et détient les actions de Airway Centre Inc. Airway Centre Inc. a aussi été constituée en avril 2017 dans le but d'acquérir et de gérer des biens commerciaux qui ne sont pas liés aux activités directes de gestion, d'exploitation et d'entretien de l'Aéroport.

La totalité des transactions, soldes, produits des activités ordinaires et charges intersociétés ont été éliminés à la consolidation.

Information sectorielle

La GTAA compte deux secteurs opérationnels : le premier est la gestion, l'exploitation et l'entretien de l'Aéroport, et le second, la gestion des propriétés commerciales. Le second, cependant n'atteint pas les seuils quantitatifs requis pour être considéré comme un secteur à présenter conformément à l'IFRS 8 *Secteurs opérationnels*.

Conversion des devises

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars canadiens, monnaie fonctionnelle de la GTAA.

Les transactions réalisées en devises sont converties dans la monnaie fonctionnelle aux taux de change en vigueur à la date des transactions. Les écarts de change découlant du règlement de transactions en devises, ou de la conversion, aux taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice, d'actifs et de passifs monétaires libellés dans des monnaies autres que la monnaie fonctionnelle de la GTAA, sont comptabilisés aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie comprend l'encaisse, les dépôts bancaires et d'autres placements à court terme liquides dont l'échéance est d'au plus trois mois.

Stocks

Les stocks comprennent le gaz naturel, ainsi que les pièces de rechange et fournitures destinées à être utilisées à l'Aéroport. Les stocks sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette si celle-ci est inférieure. Le coût du gaz naturel est déterminé selon la méthode du premier entré, premier sorti. Le coût des pièces de rechange et des fournitures est établi selon la méthode du coût moyen pondéré. La valeur de réalisation nette correspond au coût estimé de remplacement.

Instruments financiers

Les actifs financiers et passifs financiers sont comptabilisés lorsque la GTAA devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier, à la date de la transaction. Les actifs financiers sont décomptabilisés lorsque les droits de recevoir la trésorerie générée par les actifs ont expiré ou ont été transférés, et que la GTAA a cédé la quasi-totalité des risques et des avantages rattachés à leur propriété.

À la comptabilisation initiale, la GTAA classe ses instruments financiers selon l'objet pour lequel ils ont été acquis, dans les catégories suivantes :

- (i) Coût amorti : un actif financier doit être évalué au coût amorti si les deux conditions suivantes sont remplies :
 - (a) l'actif financier est détenu afin d'en percevoir les flux de trésorerie contractuels;
 - (b) les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû.
- (ii) Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global : un actif financier doit être évalué à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global si les deux conditions suivantes sont remplies :
 - (a) l'actif financier est détenu à des fins de perception de flux de trésorerie contractuels et de vente d'actifs financiers;
 - (b) les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant.
- (iii) Juste valeur par le biais du résultat net (« JVRN ») : un actif financier doit être évalué à la juste valeur par le biais du résultat net s'il n'est pas évalué au coût amorti ou à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.
- (iv) Passifs financiers évalués au coût amorti : les passifs financiers évalués au coût amorti comprennent les dettes d'exploitation et charges à payer, les dépôts de garantie et la dette à long terme. Ces éléments sont comptabilisés initialement au montant auquel ils doivent être réglés, diminué, s'il est important, d'un escompte visant à ramener les dettes d'exploitation à leur juste valeur. Par la suite, ces éléments sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. La dette à long terme est initialement comptabilisée à la juste valeur, diminuée des éventuels coûts de transaction et des primes ou escomptes, et comptabilisée par la suite au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les passifs financiers sont classés dans le passif courant si leur échéance est d'au plus 12 mois. Autrement, ils sont inclus dans le passif non courant aux états consolidés de la situation financière.

Lors de la comptabilisation initiale, la GTAA évalue un actif financier à sa juste valeur majorée, dans le cas d'un actif financier qui n'est pas évalué à la juste valeur par le biais du résultat net, des coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition de l'actif financier. Les coûts de transaction des actifs financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net sont comptabilisés en charge à l'état du résultat net. Les actifs financiers qui comprennent des dérivés incorporés sont pris en compte intégralement pour déterminer si leurs flux de trésorerie correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts. Les évaluations ultérieures des instruments financiers dépendent du modèle économique de la GTAA dans lequel s'inscrit la gestion de l'actif et des caractéristiques des flux de trésorerie de l'actif.

La partie efficace des variations de la juste valeur des dérivés qui sont désignés et admissibles en tant que couvertures de flux de trésorerie est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global. Le profit ou la perte liés à la partie inefficace sont comptabilisés immédiatement en résultat net.

Au 31 décembre 2020, la GTAA n'avait aucun instrument dérivé en cours qui était désigné comme couverture. Cependant, certains profits et pertes liés à des instruments de couverture réglés sont amortis aux états consolidés du résultat net et du résultat global sur la durée à courir jusqu'à l'échéance de l'élément précédemment couvert (voir la note 17, « Instruments financiers »).

Dépréciation d'actifs financiers

La GTAA comptabilise une provision pour pertes de crédit attendues pour tous les actifs financiers qui ne sont pas détenus à la juste valeur par le biais du résultat net. Pour les créances, la GTAA applique, comme le permet IFRS 9, *Instruments financiers*, l'approche simplifiée, qui exige que les pertes de crédit attendues pour la durée de vie soient comptabilisées lors de la comptabilisation initiale des créances. Pour évaluer les pertes de crédit attendues, la GTAA a établi une matrice de calcul, fondée sur les données historiques au titre des pertes de crédit et sur le nombre de jours en souffrance, et ajustée pour tenir compte de facteurs prospectifs particuliers au client et à l'environnement économique. La GTAA considère qu'un

actif financier est en situation de défaut lorsque le paiement contractuel est en souffrance depuis plus de 90 jours. Toutefois, dans certains cas, la GTAA peut également considérer qu'un actif financier est en situation de défaut lorsque des informations obtenues à l'interne ou à l'externe indiquent qu'il est improbable qu'elle reçoive l'intégralité des montants contractuels.

Dépréciation des actifs à long terme

Les immobilisations corporelles et incorporelles et les autres actifs et immeubles de placement font l'objet d'un test de dépréciation lorsqu'un événement ou un changement de circonstances donne à penser que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. La valeur recouvrable correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur de l'actif diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité (à savoir la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés de l'actif concerné ou de l'unité génératrice de trésorerie concernée). Une perte de valeur est comptabilisée au montant de l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa valeur recouvrable.

La GTAA cherche à déterminer s'il y a eu perte de valeur en examinant ses actifs à long terme à la recherche d'indices de dépréciation et en examinant les possibilités de reprise de pertes de valeur comptabilisées au titre de périodes antérieures lorsque des événements ou des circonstances le justifient.

Contrats de location

La GTAA en tant que preneur à bail

La GTAA évalue si un contrat est ou contient un contrat de location à la date de passation du contrat. La GTAA comptabilise un actif au titre du droit d'utilisation et une obligation locative correspondante pour tous les contrats de location aux termes desquels elle est le preneur. L'obligation locative est comptabilisée initialement à la valeur actualisée des paiements de loyers (y compris les paiements de loyers fixes en substance) qui n'ont pas encore été versés à la date de début, déterminée à l'aide du taux d'intérêt implicite du contrat de location. S'il lui est impossible de déterminer facilement ce taux, la GTAA utilise le taux d'emprunt implicite, qui est le taux que la GTAA aurait à payer pour emprunter les fonds nécessaires pour se procurer un bien de valeur similaire à l'actif au titre du droit d'utilisation dans un environnement économique similaire, selon des conditions et des garanties semblables.

L'obligation locative est ultérieurement évaluée en augmentant la valeur comptable pour refléter les intérêts sur l'obligation locative (selon la méthode du taux d'intérêt effectif) et en réduisant la valeur comptable pour rendre compte des paiements de loyers effectués. L'actif au titre du droit d'utilisation est amorti sur la durée la plus courte entre la durée du contrat de location et la durée d'utilité de l'actif sous-jacent.

Les paiements de loyers variables qui ne sont pas fonction d'un indice ou d'un taux, comme les paiements au titre du bail foncier, ne sont pas pris en compte dans l'évaluation de l'obligation locative ni dans celle des actifs au titre de droits d'utilisation. Les paiements connexes sont comptabilisés en charges dans la période au cours de laquelle se produit l'événement ou la situation qui est à l'origine de ces paiements et sont présentés au poste « Loyer foncier », dans l'état consolidé du résultat net et du résultat global (voir la note 13, « Contrats de location »).

Les paiements de loyers des contrats de location à court terme ou de ceux dont les biens sous-jacents sont de faible valeur sont comptabilisés sur une base linéaire sur la durée du contrat de location, à moins qu'une autre méthode systématique soit plus représentative de la façon dont l'avantage économique relatif au bien loué se consomme dans le temps.

La GTAA en tant que bailleur

Les produits locatifs tirés de contrats de location simple pour lesquels la GTAA intervient comme bailleur sont comptabilisés sur une base linéaire sur la durée du contrat de location. Les coûts directs initiaux engagés pour obtenir un contrat de location-exploitation sont ajoutés à la valeur comptable de l'actif sous-jacent et comptabilisés comme charges au cours de la durée du contrat de location sur la même base que les revenus de location. Les actifs loués sont inclus dans les états consolidés de la situation financière, selon leur nature.

En ce qui concerne les contrats aux termes desquels la GTAA sous-loue un actif à un tiers, la GTAA classe le contrat de sous-location en tant que contrat de location-financement s'il transfère au preneur une partie importante des risques et des avantages inhérents à la propriété de l'actif au titre du droit d'utilisation. En ce qui concerne les contrats de sous-location-financement, la GTAA décomptabilise l'actif au titre du droit d'utilisation lié au contrat de location principal et comptabilise une créance pour un montant équivalent à l'investissement net dans le contrat de sous-location. La GTAA n'est partie à aucun contrat de location-financement à titre de bailleur.

De temps à autre, la GTAA peut convenir avec les locataires de modifier les modalités des contrats de location, notamment la contrepartie aux termes du bail. Lorsque les changements entraînent une réduction des sommes à recevoir se rattachant à des périodes de location antérieures, la GTAA applique l'IFRS 9 pour déterminer si ces créances doivent être partiellement ou entièrement décomptabilisées. Les autres modifications

apportées aux modalités du bail sont traitées comme des modifications de contrat de location conformément à l'IFRS 16, *Contrats de location*, et le bail modifié est comptabilisé en tant que nouveau bail à compter de la date d'entrée en vigueur de la modification, tout paiement de loyer payé d'avance ou à payer se rapportant au bail initial étant inclus dans les paiements de loyer aux termes du nouveau bail.

Immobilisations incorporelles et autres actifs

En vertu du bail foncier, dans certaines circonstances, le titre de propriété des terrains acquis est transféré au gouvernement fédéral, tandis que la GTAA conserve l'utilisation des terrains. Le prix d'achat des terrains est comptabilisé à titre de frais d'acquisition de terrains aux états consolidés de la situation financière et amorti sur une base linéaire sur la durée résiduelle du bail foncier dans les charges au poste « Loyer foncier » aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

Les coûts des logiciels sont inscrits à l'actif et amortis sur une base linéaire sur leur durée d'utilité prévue, qui peut aller de 3 à 10 ans, aux états consolidés du résultat net et du résultat global, dans l'amortissement des immobilisations incorporelles.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, diminué de l'amortissement cumulé. Le coût comprend les dépenses directement attribuables à l'acquisition de l'actif. Le coût des actifs produits par l'entreprise elle-même comprend le coût des matériaux, les frais de main-d'œuvre directs, tout autre coût directement attribuable à la mise en état de fonctionnement de l'actif en vue de son utilisation prévue et les coûts d'emprunt.

Ces actifs redeviendront la propriété de Transports Canada à l'expiration ou à la résiliation du bail foncier. Aucun montant n'est amorti sur une durée supérieure à la durée du contrat de location plus une option de renouvellement.

Les immobilisations corporelles sont amorties aux taux annuels suivants :

Bâtiments et structures (« Installations côté aérogare et côté piste »)	Mode linéaire sur une période de 2 ans à 60 ans
Passerelles et infrastructure d'approche (« Installations côté aérogare et côté piste »)	Mode linéaire sur une période de 5 ans à 40 ans
Systèmes de manutention des bagages	Mode linéaire sur une période de 18 à 25 ans
Améliorations des terrains cédés à bail	Mode linéaire sur la durée résiduelle du bail foncier
Pistes et voies de circulation (« Installations côté aérogare et côté piste »)	Mode linéaire sur une période de 10 ans à 40 ans
Actifs d'exploitation de l'aéroport	Mode linéaire sur une période de 2 à 40 ans

La GTAA ventile le montant initialement comptabilisé pour une immobilisation corporelle en ses parties significatives et amortit chacune de ces parties séparément. Les valeurs résiduelles, le mode d'amortissement et les durées d'utilité des actifs sont revus chaque année et ajustés au besoin.

Les profits et pertes à la cession d'immobilisations corporelles sont déterminés en comparant le produit de ces cessions à la valeur comptable des actifs concernés, et ils sont inclus dans la charge liée aux biens et services, aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

Les actifs en construction sont transférés aux immobilisations corporelles lorsqu'ils sont prêts à servir, moment où commence leur amortissement.

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt qui sont directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié, à savoir un actif qui exige une longue période de préparation avant d'être prêt pour l'usage qui lui est destiné, font partie du coût de cet actif jusqu'à ce que l'actif soit essentiellement prêt pour son usage prévu. Les autres coûts d'emprunt sont inclus dans les charges d'intérêts et les coûts de financement aux états consolidés du résultat net et du résultat global pour la période au cours de laquelle ils ont été engagés.

Immeubles de placement

Un immeuble de placement est un bien immobilier détenu pour obtenir une plus-value du capital ou des loyers. Le bien est inscrit au coût historique diminué du cumul des amortissements et des éventuelles pertes de valeur comptabilisées, sauf en ce qui concerne le terrain, qui est comptabilisé au coût, déduction faite de toute perte de valeur cumulée.

L'amortissement d'un immeuble de placement se calcule sur une base linéaire de manière à répartir le coût de l'actif sur sa durée d'utilité prévue. Les taux d'amortissement de chaque composante importante s'étalent sur des périodes de 3 à 50 ans.

La juste valeur de tous les immeubles de placement est estimée chaque année. Dans l'année de l'acquisition, il est présumé que le coût s'approche de la juste valeur.

Un immeuble de placement est décomptabilisé lors de sa sortie ou lorsque son utilisation cesse de manière permanente et qu'aucun avantage économique futur n'est attendu de sa sortie. La différence entre le produit net de la cession et la valeur comptable de l'actif est comptabilisée aux états consolidés du résultat net et du résultat global de la période où il y a décomptabilisation. Il n'y a transfert – entrée ou sortie – de la catégorie des immeubles de placement que s'il y a changement d'utilisation.

Paiements en remplacement d'impôts fonciers

La GTAA est exonérée du paiement d'impôts fonciers conformément à la *Loi sur l'évaluation foncière de l'Ontario* et verse plutôt aux villes de Mississauga et de Toronto une somme prescrite par la réglementation à titre de paiement en remplacement d'impôts fonciers. Ce paiement annuel est fondé sur le volume de passagers réel d'une année antérieure et assujéti à une hausse annuelle maximale en vertu de la *Loi sur l'évaluation foncière*. Les propriétés détenues par Airways Center Inc. ne sont pas assujétiées au PRIF, et Airways Center Inc. et ses locataires paient les impôts fonciers municipaux dans le cours normal de leurs activités.

Comptabilisation des produits des activités ordinaires

La GTAA comptabilise des produits des activités ordinaires lorsqu'elle transfère le contrôle d'un produit ou d'un service à un client, et les produits des activités ordinaires sont évalués au prix de transaction convenu aux termes du contrat. La GTAA n'a actuellement aucun contrat prévoyant une période de plus d'un an entre le transfert des biens ou des services promis au client et le paiement par le client.

Les droits d'atterrissage et les charges générales liées aux aéroports, déduction faite des ajustements, et les produits provenant du parc de stationnement sont comptabilisés au moment où les installations aéroportuaires sont utilisées. Les frais d'amélioration aéroportuaire (« FAA ») sont comptabilisés au moment de l'embarquement des passagers. Les produits tirés des FAA sont versés à la GTAA en fonction du décompte des passagers fait par chaque compagnie aérienne. La GTAA effectue un rapprochement annuel avec les transporteurs aériens. Les produits tirés des concessions et de la location de véhicules sont gagnés mensuellement et comptabilisés selon un pourcentage du chiffre d'affaires ou des garanties de location minimale spécifiées. Pour les contrats qui ont des garanties de location minimale spécifiées, les produits sont comptabilisés selon la méthode linéaire. Les produits liés au transport au sol sont comptabilisés en fonction de la durée des licences et permis, ainsi que des droits d'utilisation. Les produits tirés des locations sont comptabilisés selon la méthode linéaire sur la durée des contrats de location respectifs. Les autres produits sont principalement composés des produits tirés du dégivrage, qui sont comptabilisés à l'arrivée des aéronefs.

Obligations liées aux avantages postérieurs à l'emploi

La GTAA propose à son personnel des régimes de retraite à prestations définies, des régimes de retraite à cotisations définies et d'autres régimes d'avantages postérieurs à l'emploi. Le coût des régimes à cotisations définies est passé en charges à mesure que les avantages sont gagnés par les salariés. Le coût des régimes à prestations définies et des autres régimes d'avantages postérieurs à l'emploi est déterminé selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. L'actif ou le passif comptabilisé aux états consolidés de la situation financière au titre des prestations définies représente la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies à la date de clôture, diminuée de la juste valeur des actifs du régime considéré. La valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies est déterminée en actualisant les sorties de trésorerie futures estimées à l'aide des taux d'intérêt d'obligations de sociétés de bonne qualité dont la durée jusqu'à l'échéance est proche de la durée du passif au titre du régime de retraite correspondant. Une évaluation actuarielle des régimes à prestations définies et des autres régimes d'avantages postérieurs à l'emploi est effectuée à chaque date d'établissement de l'état consolidé de la situation financière.

Les écarts actuariels sont comptabilisés intégralement au cours de la période pendant laquelle ils surviennent, dans les autres éléments du résultat global, sans être virés aux états consolidés du résultat net et du résultat global au cours des périodes ultérieures.

Les coûts des services passés sont comptabilisés en résultat net dès qu'ils sont engagés.

En ce qui concerne les régimes capitalisés, un excédent n'est comptabilisé que dans la mesure où cet excédent est considéré comme recouvrable. La recouvrabilité est essentiellement fonction de la capacité de la GTAA à réduire unilatéralement ses cotisations futures au régime considéré.

Provisions

Une provision est comptabilisée lorsque la GTAA a une obligation (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé, qu'il est plus probable qu'improbable qu'une sortie de ressources sera nécessaire de la part de la GTAA pour éteindre l'obligation, et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable. Les provisions sont incluses dans les dettes d'exploitation et charges à payer.

Coûts de financement différés

Les coûts de financement différés (exception faite des frais de ligne de crédit qui sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle ils sont encourus) et les primes ou escomptes à l'émission de titres de créance entrent dans le solde de la dette et sont comptabilisés à titre d'ajustement des charges d'intérêts sur la durée du crédit. La GTAA applique la méthode du taux d'intérêt effectif à la comptabilisation des charges d'intérêts sur ses obligations.

Subventions publiques

Conformément à la norme IAS 20, Comptabilisation des subventions publiques et informations à fournir sur l'aide publique, une subvention publique ne doit être comptabilisée que lorsqu'il existe une assurance raisonnable que l'entité se conformera aux conditions attachées à la subvention et que la subvention sera reçue. Les subventions publiques doivent être comptabilisées dans le résultat net sur une base systématique pour les périodes au cours desquelles la GTAA les rattache aux coûts liés qu'elles sont censées compenser. Se reporter à la note 22, « Incidence de la COVID-19 ».

4. CHANGEMENTS TOUCHANT LES MÉTHODES COMPTABLES ET LES INFORMATIONS À FOURNIR

La GTAA a adopté les modifications aux normes suivantes en date du 1^{er} janvier 2020. Ces changements ont été apportés conformément aux dispositions transitoires applicables.

a) Modifications d'IAS 1 *Présentation des états financiers* et d'IAS 8 *Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs* :

Ces normes ont été modifiées afin d'harmoniser la définition de la notion de caractère significatif dans l'ensemble des normes comptables, de préciser l'explication de la définition du terme « significatif » et d'intégrer certaines indications d'IAS 1 concernant les informations non significatives. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2020. L'adoption de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés.

b) Modifications d'IFRS 3 *Regroupements d'entreprises* :

Cette norme a été modifiée pour clarifier la définition d'une entreprise. Les modifications aideront les sociétés à déterminer si elles ont fait l'acquisition d'une entreprise ou d'un groupe d'actifs. Pour être considérée comme une acquisition d'entreprise, une acquisition doit comporter une entrée et un processus substantiel qui, ensemble, contribuent de manière importante à la capacité de créer des sorties. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2020. L'adoption de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés.

c) Modifications d'IFRS 16 *Contrats de location* :

Cette norme a été modifiée pour fournir aux preneurs une exemption facultative de l'obligation d'apprécier si certains allègements de loyer liés à la pandémie de COVID-19 constituent ou non des modifications de contrat de location. Les preneurs peuvent choisir de tenir compte des allègements de loyer comme ils le feraient s'il ne s'agissait pas de modifications de contrat de location. Les modifications s'appliquent aux périodes ouvertes à partir du 1^{er} juin 2020. L'adoption précoce de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés.

5. JUGEMENTS COMPTABLES CRITIQUES ET PRINCIPALE SOURCE D'INCERTITUDE RELATIVE AUX ESTIMATIONS

Lors de l'application des méthodes comptables de la GTAA décrites à la note 3, « Principales méthodes comptables », la direction doit poser des jugements et formuler des estimations et des hypothèses concernant la valeur comptable de certains actifs et passifs qu'elle ne peut obtenir d'autres sources. Ces estimations et les hypothèses s'y rattachant reposent sur les antécédents et sur d'autres facteurs jugés pertinents. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

Les estimations comptables et les hypothèses sous-jacentes sont réexaminées régulièrement. Les révisions d'estimations comptables sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle la révision est apportée si celle-ci n'a une incidence que sur cette période, ou dans la période au cours de laquelle la révision est apportée et les périodes ultérieures si celle-ci a une incidence à la fois sur cette période et sur les périodes qui suivent.

Jugements critiques posés dans l'application des méthodes comptables

Suivent les jugements critiques que la direction a posés dans l'application des méthodes comptables de la GTAA et qui ont le plus d'incidence sur les montants comptabilisés aux états financiers consolidés.

Immobilisations corporelles et immobilisations incorporelles, autres actifs et immeubles de placement

Des jugements critiques sont posés dans le but de déterminer à quel moment les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles, d'autres actifs et des immeubles de placement sont prêts à être utilisés de la manière prévue par la direction de même que pour déterminer les taux d'amortissement et les durées d'utilité de ces actifs, et s'il y a lieu de comptabiliser des pertes de valeur.

Le jugement critique est exercé si une acquisition d'immeuble de placement ou d'un groupe d'immeubles de placement doit être comptabilisée en tant qu'acquisition d'actif ou en tant que regroupement d'entreprises.

Provision pour pertes de crédit attendues

La direction exerce son jugement pour estimer les pertes de crédit attendues en se fondant sur les données historiques au titre des pertes de crédit, des facteurs prospectifs particuliers au client et la conjoncture économique. La provision pourrait sensiblement changer, entraînant des changements importants aux soldes des créances clients et autres créances, tandis que la direction continue d'évaluer le risque de crédit.

IFRIC 12 Accords de concession de service

La direction est arrivée à la conclusion que, vu la structure actuelle de ses ententes avec Transports Canada, au titre desquelles la GTAA n'est pas sous le contrôle d'un seul gouvernement, la GTAA n'était pas assujettie à IFRIC 12 Accords de concession de services.

Contrats de location

Dans certains cas, la GTAA sous-loue des terrains à des tiers aux termes de baux fonciers. La direction exerce son jugement lorsqu'il s'agit de déterminer si un contrat de sous-location est un contrat de location-financement qui transfère la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété.

Principale source d'incertitude relative aux estimations

Les principales hypothèses relatives à des événements futurs, qui étaient aussi la principale source d'incertitude relative aux estimations à la fin de la période de présentation de l'information financière et qui sont les plus susceptibles de donner lieu à des ajustements significatifs des valeurs comptables des actifs et des passifs au cours du prochain exercice, sont décrites ci-après.

Obligations liées aux avantages postérieurs à l'emploi

La GTAA comptabilise ses obligations au titre des prestations de retraite et des autres avantages postérieurs à l'emploi à partir d'évaluations actuarielles. Pour prévoir des événements, ces évaluations se fondent sur des statistiques et d'autres facteurs, notamment des hypothèses actuarielles de base portant entre autres sur les taux d'actualisation, les hausses salariales prévues et les taux de mortalité. Les résultats réels pourraient différer des estimations établies à partir de ces hypothèses. Des renseignements complémentaires sont présentés à la note 14, « Obligations liées aux avantages postérieurs à l'emploi ».

Frais d'amélioration aéroportuaire

Les FAA sont comptabilisés au moment de l'embarquement des passagers, selon l'information obtenue auprès des transporteurs après que l'embarquement a eu lieu. Par conséquent, la direction estime les FAA à partir de l'information obtenue auprès des transporteurs, le cas échéant, ainsi qu'à partir de sa connaissance du marché, des conditions économiques et des données historiques.

6. FONDS SOUMIS À RESTRICTIONS

Les fonds soumis à restrictions se composent de certains fonds dont l'utilisation est régie par l'acte de fiducie-cadre (l'« acte de fiducie-cadre ») daté du 2 décembre 1997 et par les suppléments ou modifications publiés à l'occasion, ou par les documents de placement relatifs aux billets à moyen terme (les « BMT »). Ils comprennent le fonds du service de la dette et le fonds de réserve du service de la dette (les « fonds en fiducie ») ainsi que les fonds d'exploitation, de principal et de financement. Ces fonds sont détenus en trésorerie ou investis dans des actifs financiers à court terme admissibles échéant à moins de un an.

NOTES ANNEXES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Aux 31 décembre	2020	2019
	\$	\$
Fonds du service de la dette		
Principal	8 627	8 121
Intérêts	60 133	60 706
	68 760	68 827
Fonds de réserve du service de la dette		
Obligations-recettes		
Série 1997-3 échéant le 3 décembre 2027	36 773	36 912
Série 1999-1 échéant le 30 juillet 2029	40 057	40 171
Billets à moyen terme		
Série 2000-1 échéant le 12 juin 2030	38 742	38 967
Série 2001-1 échéant le 4 juin 2031	35 637	35 821
Série 2002-3 échéant le 15 octobre 2032	38 215	38 249
Série 2004-1 échéant le 2 février 2034	38 711	38 869
Série 2010-1 échéant le 7 juin 2040	22 839	22 887
Série 2011-1 échéant le 25 février 2041	31 922	32 114
Série 2011-2 échéant le 2 décembre 2041	18 326	18 398
Série 2012-1 échéant le 21 septembre 2022	12 317	12 376
Série 2018-1 échéant le 1er juin 2037	8 296	8 336
Série 2019-1 échéant le 3 avril 2029	6 928	6 949
Série 2019-2 échéant le 17 octobre 2039	12 395	12 435
Série 2020-1 échéant le 3 mai 2028	3 855	-
Garantie de la dette bancaire		
Obligation de série 1997-C donnée en gage	4 060	4 890
	349 073	347 374
	417 833	416 201
Moins la partie courante	(68 760)	(68 827)
	349 073	347 374

Aux 31 décembre, les fonds soumis à restrictions se ventilaient comme suit :

	2020	2019
	\$	\$
Trésorerie	28 200	28 027
Certificats de placement garantis	389 633	388 174
	417 833	416 201

Fonds en fiducie

La GTAA est tenue d'établir et de maintenir auprès du fiduciaire les fonds en fiducie prévus à l'acte de fiducie-cadre (voir la note 12, « Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit »). Ces fonds sont détenus par le fiduciaire pour le compte des détenteurs d'obligations et de billets, lequel fiduciaire décide de leur usage et de leur application conformément aux dispositions de l'acte de fiducie-cadre.

(a) Fonds du service de la dette (principal et intérêts)

Les sommes du fonds du service de la dette sont affectées soit à un compte de principal, soit à un compte d'intérêts. Les sommes du fonds du service de la dette sont affectées par le fiduciaire au remboursement du principal et des intérêts à leur échéance.

La GTAA doit déposer tous les mois, dans le compte de principal, une somme égale à un douzième du principal total compris dans le service annuel de la dette pour toute obligation ou tout billet échéant au cours de l'exercice. En 2020, le montant de principal exigible au titre du fonds du service de la dette a été provisionné à même les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, et le fonds affichait un solde de 8,6 M\$ au 31 décembre 2020 (8,1 M\$ au 31 décembre 2019). En 2020, un montant de principal de 19,4 M\$ (18,3 M\$ au 31 décembre 2019) a été payé à même le compte de principal du fonds du service de la dette et une somme de 19,9 M\$ a été déposée par la GTAA dans le fonds (ou a été affectée à ce compte par celle-ci) au titre du paiement du principal des obligations de série 1999-1 et des BMT (18,8 M\$ au 31 décembre 2019).

De plus, tous les mois, la GTAA doit déposer dans le compte d'intérêts une somme égale à un sixième des intérêts semestriels totaux exigibles sur l'ensemble des obligations et des BMT non réglés. Au 31 décembre 2020, le solde du fonds s'établissait à 60,1 M\$ (60,7 M\$ au 31 décembre 2019).

(b) Fonds de réserve du service de la dette

Dans la mesure où le prévoit un acte complémentaire, la GTAA doit mettre des fonds de côté dans le fonds de réserve du service de la dette pour chaque série d'obligations ou de BMT. Le montant requis est établi au moment de l'émission de chaque série d'obligations ou de BMT et est pourvu à même le produit de l'émission. Les montants détenus dans le Fonds de réserve pour le service de la dette sont détenus en fiducie au profit des détenteurs d'une prime ou de notes, qui les utilisent et les appliquent conformément aux modalités de l'acte de fiducie-cadre.

À l'échéance de chaque série d'obligations ou de BMT, les fonds non utilisés par le fiduciaire sont rendus à la GTAA.

Ces fonds en fiducie comportent un fonds de réserve du service de la dette relatif à une obligation de 1,9 G\$ donnée en gage (série 1997-C) des facilités de crédit (voir la note 12, « Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit »).

Fonds d'exploitation, de principal et de financement

La GTAA a établi un fonds de réserve d'exploitation et d'entretien ainsi qu'un fonds de réserve de renouvellement et de remplacement aux termes de l'acte de fiducie-cadre. Le fonds de réserve d'exploitation et d'entretien équivaut à un sixième des charges d'exploitation et charges d'entretien projetées pour l'exercice suivant. Au 31 décembre 2020, ce fonds était garanti par une lettre de crédit de 103,0 M\$ (103,0 M\$ au 31 décembre 2019). Ce montant doit être affecté exclusivement aux charges d'exploitation et d'entretien, ou à d'autres fins, au besoin, pourvu que l'objectif soit d'assurer l'exploitation et l'entretien de façon sûre et continue de l'Aéroport, comme le prescrit l'acte de fiducie-cadre. Le fonds de réserve de renouvellement et de remplacement est également garanti par une lettre de crédit de 3,0 M\$ (3,0 M\$ au 31 décembre 2019). Ce montant doit être affecté aux réparations imprévues des immobilisations corporelles ou au remplacement de celles-ci, comme le prescrit l'acte de fiducie-cadre.

7. CRÉANCES

Aux 31 décembre	2020	2019
	\$	\$
Créances clients	84 599	78 418
Subvention salariale d'urgence du Canada à recevoir (note 22)	16 619	-
Autres créances	10 808	9 088
Moins la provision pour créances irrécouvrables	(18 895)	(765)
	93 131	86 741

Les créances clients et autres créances comprennent un montant de 3,3 M\$ (19,2 M\$ au 31 décembre 2019) dû par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui est une partie liée aux fins comptables. Aucune provision n'a été constituée à l'égard de ces créances. Se reporter à la note 15, « Transactions entre parties liées ».

8. LOYERS FONCIERS À RECEVOIR

Le total des loyers fonciers à recevoir aux états consolidés de la situation financière s'élevait à 28,8 M\$ au 31 décembre 2020 (2,2 M\$ au 31 décembre 2019).

Le 30 mars 2020, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il renonçait au loyer foncier pour la période de mars à décembre 2020 exigible auprès des autorités aéroportuaires canadiennes. D'après la version préliminaire du bail foncier modifié, les charges liées au loyer foncier pour 2020 représentent 2/12^e du montant de loyer foncier annuel dû par la GTAA, calculé selon les termes du bail foncier. Par conséquent, la GTAA a comptabilisé des loyers fonciers à recevoir d'un montant de 14,4 M\$ au 31 décembre 2020 (2,2 M\$ au 31 décembre 2019).

Les loyers fonciers à recevoir comprennent 14,4 M\$ correspondant au paiement par la GTAA du loyer foncier en mars 2020. Transports Canada a remboursé ce montant par la suite le 22 janvier 2021.

Le 30 décembre 2020, le gouvernement du Canada a annoncé le report du loyer foncier pour l'année du bail 2021, assorti d'un remboursement sur 10 ans commençant en 2024.

9. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET AUTRES ACTIFS

	31 décembre 2020		
	Coût	Cumul des amortissements	Valeur comptable nette
	\$	\$	\$
Frais d'acquisition de terrains	50 763	(12 405)	38 358
Logiciels	116 051	(23 820)	92 231
Contrat de production d'énergie propre	44 655	(24 175)	20 480
	211 469	(60 400)	151 069

	31 décembre 2019		
	Coût	Cumul des amortissements	Valeur comptable nette
	\$	\$	\$
Frais d'acquisition de terrains	50 763	(11 338)	39 425
Logiciels	43 867	(12 232)	31 635
Contrat de production d'énergie propre	44 655	(20 145)	24 510
	139 285	(43 715)	95 570

La dotation aux amortissements relative aux frais d'acquisition de terrains s'est établie à 1,1 M\$ pour 2020 (1,1 M\$ pour 2019). Ce montant est inclus dans le loyer foncier aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

Suit un rapprochement de la valeur comptable des coûts lié aux immobilisations incorporelles :

	Frais d'acquisition de terrains	Logiciels	Total
	\$	\$	\$
Solde au 1er janvier 2020	39 425	31 635	71 060
Entrées	-	72 184	72 184
Dotation aux amortissements	(1 067)	(11 588)	(12 655)
Solde au 31 décembre 2020	38 358	92 231	130 589
Solde au 1er janvier 2019	40 493	16 153	56 646
Entrées	-	19 936	19 936
Dotation aux amortissements	(1 068)	(4 454)	(5 522)
Solde au 31 décembre 2019	39 425	31 635	71 060

Le 1^{er} février 2006, la GTAA a conclu avec la Société indépendante d'exploitation du réseau d'électricité (« SIERE ») (anciennement l'Office de l'électricité de l'Ontario) le contrat de production d'énergie propre (le « contrat ») aux termes duquel la GTAA doit assurer un approvisionnement constant de 90 MW au réseau électrique de l'Ontario. Le contrat, d'une durée de 20 ans, prévoit un droit de résiliation anticipée par la GTAA ainsi que des versements par l'une ou l'autre partie selon que les produits nets du marché de l'électricité que la GTAA est réputée avoir gagnés sont supérieurs ou inférieurs à un certain seuil préétabli, visé au contrat.

La valeur comptable du contrat de production d'énergie propre, soit 44,7 M\$, est amortie selon le mode linéaire sur la durée à courir du contrat. La dotation aux amortissements en ce qui a trait à la valeur du contrat pour 2020 s'est chiffrée à 4,0 M\$ (4,0 M\$ en 2019) et est comptabilisée dans la charge liée aux biens et services aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

La GTAA a également comptabilisé un crédit différé de 44,0 M\$, qui est amorti selon le mode linéaire sur la durée du contrat, soit 20 ans. Au 31 décembre 2020, le solde non amorti s'établissait à 11,2 M\$ (13,4 M\$ au 31 décembre 2019). En 2020, la diminution du passif non amorti de 2,2 M\$ (2,2 M\$ au 31 décembre 2019) a été constatée à titre de diminution de la charge liée aux biens et services aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

10. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont formées des éléments suivants :

31 décembre 2020							
	Installations côté aérogare et côté piste	Systèmes de manutention des bagages	Améliorations des terrains loués	Pistes et voies de circulation	Actifs d'exploitation de l'Aéroport	Actifs en construction	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût							
Solde à l'ouverture de l'exercice	6 707 999	404 114	9 480	542 179	805 404	538 624	9 007 800
Entrées	310	-	-	-	-	246 503	246 813
Cessions	(26 039)	-	-	-	(1 056)	-	(27 095)
Virements	311 433	48 470	-	52 985	56 389	(469 277)	-
Solde à la clôture de l'exercice	6 993 703	452 584	9 480	595 164	860 737	315 850	9 227 518
Cumul des amortissements							
Solde à l'ouverture de l'exercice	2 674 077	215 361	3 642	232 551	480 093	-	3 605 724
Dotation aux amortissements	226 569	16 384	158	20 946	60 855	-	324 912
Cessions	(25 878)	-	-	-	(925)	-	(26 803)
Solde à la clôture de l'exercice	2 874 768	231 745	3 800	253 497	540 023	-	3 903 833
Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice	4 118 935	220 839	5 680	341 667	320 714	315 850	5 323 685
31 décembre 2019							
	Installations côté aérogare et côté piste	Systèmes de manutention des bagages	Améliorations des terrains loués	Pistes et voies de circulation	Actifs d'exploitation de l'Aéroport	Actifs en construction	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût							
Solde à l'ouverture de l'exercice	6 558 848	396 807	9 480	537 798	753 877	387 545	8 644 355
Entrées	273	-	-	-	-	370 481	370 754
Cessions	(485)	-	-	-	(6 824)	-	(7 309)
Virements	149 363	7 307	-	4 381	58 351	(219 402)	-
Solde à la clôture de l'exercice	6 707 999	404 114	9 480	542 179	805 404	538 624	9 007 800
Cumul des amortissements							
Solde à l'ouverture de l'exercice	2 490 796	200 022	3 484	212 826	427 949	-	3 335 077
Dotation aux amortissements	183 600	15 339	158	19 725	58 528	-	277 350
Cessions	(200)	-	-	-	(6 503)	-	(6 703)
Virements	(119)	-	-	-	119	-	-
Solde à la clôture de l'exercice	2 674 077	215 361	3 642	232 551	480 093	-	3 605 724
Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice	4 033 922	188 753	5 838	309 628	325 311	538 624	5 402 076

Au 31 décembre 2020, des immobilisations corporelles d'un montant de 315,9 M\$ (538,6 M\$ au 31 décembre 2019) étaient en construction et non encore amortissables. Ce montant inclut 12,0 M\$ (15,5 M\$ au 31 décembre 2019) d'intérêts incorporés. Au cours de l'exercice, des coûts d'emprunt pour des projets actifs ont été incorporés au taux de 4,8 %, lequel correspond au taux moyen pondéré des emprunts de la GTAA (4,9 % en 2019).

11. IMMEUBLES DE PLACEMENT

Aux 31 décembre	2020	2019
	\$	\$
Coût		
Solde à l'ouverture de l'exercice	499 964	493 320
Entrées	20 485	6 644
Solde à la clôture de l'exercice	520 449	499 964
Cumul des amortissements		
Solde à l'ouverture de l'exercice	26 636	17 619
Dotation aux amortissements	11 241	9 017
Solde à la clôture de l'exercice	37 877	26 636
Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice	482 572	473 328

Les immeubles de placement consistent en des installations de simulateur de vol et en des immeubles commerciaux (terrains et bâtiments) détenus par la GTAA et les filiales qu'elle contrôle. Ces immeubles sont loués à des tiers.

Les améliorations de locaux à bureaux et d'immeubles s'établissent à 20,5 M\$ pour l'exercice. Ces immeubles commerciaux sont assujettis à l'impôt foncier municipal.

La juste valeur totale de tous les immeubles commerciaux, fondée sur une évaluation indépendante, se chiffrait à 526,9 M\$ au 31 décembre 2020 (500,3 M\$ au 31 décembre 2019). Les justes valeurs s'inscrivent dans le niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, les immeubles commerciaux ont généré des produits locatifs de 30,8 M\$ (31 millions au 31 décembre 2019) et engagé des charges d'exploitation directes de 25,0 M\$ (23,7 millions au 31 décembre 2019).

12. DETTE À LONG TERME, PAPIER COMMERCIAL ET FACILITÉS DE CRÉDIT

Aux 31 décembre, la dette à long terme et le papier commercial, déduction faite des primes et escomptes d'émission non amortis et des intérêts courus, s'établissaient comme suit :

Série	Taux d'intérêt nominal	Date d'échéance	Montant du principal	31 décembre 2020	31 décembre 2019
			\$	\$	\$
Obligations-recettes					
1997-3	6,45 %	3 décembre 2027	321 500	320 770	320 466
1999-1	6,45 %	30 juillet 2029	242 225	247 736	267 450
Billets à moyen terme					
2000-1	7,05 %	12 juin 2030	526 550	527 403	527 244
2001-1	7,10 %	4 juin 2031	492 150	491 621	491 348
2002-3	6,98 %	15 octobre 2032	468 960	475 535	475 452
2004-1	6,47 %	2 février 2034	567 428	577 961	577 674
2010-1	5,63 %	7 juin 2040	400 000	399 009	398 893
2011-1	5,30 %	25 février 2041	600 000	607 692	607 537
2011-2	4,53 %	2 décembre 2041	400 000	398 766	398 653
2012-1	3,04 %	21 septembre 2022	388 000	390 823	390 552
2018-1	3,26 %	1 ^{er} juin 2037	500 000	498 023	497 838
2019-1	2,73 %	3 avril 2029	500 000	500 831	500 536
2019-2	2,75 %	17 octobre 2039	900 000	898 387	898 066
2020-1	1,54 %	3 mai 2028	500 000	498 322	-
			6 806 813	6 832 879	6 351 709
Emprunts au titre du papier commercial			170 000	169 958	59 978
				7 002 837	6 411 687
Autres frais				(1 750)	-
Moins la partie courante (y compris les intérêts courus)				(252 004)	(141 826)
				6 749 083	6 269 861

NOTES ANNEXES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2020, les intérêts courus inclus dans la partie courante de la dette à long terme s'élevaient à 63,1 M\$ (62,4 M\$ au 31 décembre 2019).

Le 3 novembre 2020, la GTAA a émis des billets à moyen terme de série 2020-1 d'une valeur de 500,0 M\$, échéant le 3 mai 2028, à un taux d'intérêt nominal de 1,54 %, pour un produit net de 497,8 M\$. Le produit net a partiellement remboursé la dette à court terme en cours. Au 31 décembre 2020, la GTAA disposait d'une capacité d'emprunt au titre de sa facilité de crédit d'exploitation, aux fins générales de l'entreprise, de 1,2 milliard de dollars, d'une capacité disponible de 40,8 M\$ au titre de sa lettre de crédit et d'une encaisse non affectée de 103,2 M\$.

Le 27 juillet 2020, la GTAA a modifié avec succès l'acte de fiducie-cadre de la société. Les modifications apportées suspendent temporairement l'exigence selon laquelle la GTAA doit respecter l'engagement tarifaire prévu dans l'acte de fiducie-cadre, qui comprend deux tests financiers, pour les exercices 2020 et 2021. La GTAA a demandé cette exonération en raison des répercussions négatives de la COVID-19, de la durée inconnue de la baisse marquée des volumes du trafic voyageur et du trafic aérien, des risques concernant le respect des engagements et des risques consécutifs.

Le 31 juillet 2020, la GTAA a prolongé d'un an sa facilité de crédit d'exploitation renouvelable engagée, soit jusqu'au 22 mai 2023. En parallèle, le groupe de prêteurs de la facilité de crédit a également approuvé l'exonération de l'engagement tarifaire prévu dans l'acte de fiducie-cadre pour les exercices financiers 2020 et 2021 en ce qui concerne les ententes de facilité de crédit.

Au 31 décembre, le montant net des charges d'intérêts et coûts de financement se ventilait comme suit :

	2020	2019
	\$	\$
Produits d'intérêts	10 021	11 858
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt	(326 888)	(315 298)
Charges d'intérêts incorporées	15 855	15 737
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	(1 394)	(4 030)
Frais liés à la modification de l'acte de fiducie-cadre	(8 501)	-
Autres coûts de financement	(3 473)	(3 556)
	(324 401)	(307 147)
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	(314 380)	(295 289)

À l'exception des obligations-recettes de série 1999-1, le principal doit être versé à l'échéance pour chacune des séries d'obligations-recettes et de BMT. Les obligations de série 1999-1 sont des obligations-recette à amortissement remboursables en versements de principal annuels préétablis, exigibles chaque année le 30 juillet, du 30 juillet 2004 jusqu'à l'échéance en 2029.

Le tableau ci-après établit une comparaison des montants qui auraient été présentés si la dette à long terme avait été comptabilisée à la juste valeur. Les justes valeurs sont fondées sur les cours des obligations de la GTAA à la date des états consolidés de la situation financière. Les justes valeurs s'inscrivent dans le niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs.

	31 décembre 2020		31 décembre 2019	
	Valeur		Valeur	
	comptable	Juste valeur	comptable	Juste valeur
	\$	\$	\$	\$
Dette à long terme	6 832 879	8 696 473	6 351 709	7 882 290

Tous les billets sont remboursables en tout temps, en totalité ou en partie, au gré de la GTAA.

Chaque série de billets émis après 2017 est assortie d'une date particulière de remboursement par anticipation au pair qui survient avant la date d'échéance respective de chaque série. Tout remboursement après la date de remboursement par anticipation au pair sera effectué à la valeur nominale respective de l'obligation. Tout remboursement survenant avant la date de remboursement par anticipation au pair sera effectué au prix de remboursement. Le prix de remboursement correspond au plus élevé des deux montants suivants : (i) la valeur nominale majorée des intérêts courus et non payés; (ii) le prix établi en fonction du rendement d'obligations du gouvernement du Canada assorties d'une date similaire de remboursement par anticipation au pair (calculé à compter de la date de remboursement).

Chaque série de billets émis avant 2017 est dépourvue de date de remboursement par anticipation au pair. Le prix de remboursement correspond au plus élevé des deux montants suivants : (i) la valeur nominale majorée des intérêts courus et non payés; (ii) le prix établi en fonction du rendement d'obligations du gouvernement du Canada assorties d'échéances similaires (calculé à compter de la date de remboursement).

Aucune variation hors trésorerie importante n'a d'incidence sur le passif lié aux activités de financement.

Facilités de crédit

La GTAA dispose d'une facilité de crédit d'exploitation de 1,4 G\$ qui est utilisée aux fins générales de l'entreprise pour financer, selon les besoins, des projets d'investissement ou des charges d'exploitation, pour garantir le programme de papier commercial et pour offrir la latitude nécessaire pour accéder aux marchés financiers au moment opportun. Le solde des montants empruntés aux termes du programme de papier commercial de la GTAA est en tout temps garanti par la facilité de crédit d'exploitation. Au 31 décembre 2020, un montant de 170,0 M\$ de papier commercial était en cours (60,0 M\$ au 31 décembre 2019), aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de crédit d'exploitation (néant au 31 décembre 2019), 109,2 M\$ avaient été utilisés sur la facilité d'émission de lettres de crédit de 150,0 M\$ (109,2 M\$ au 31 décembre 2019) et aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de couverture de 150,0 M\$. Au 31 décembre 2020, la GTAA disposait d'un montant de 1,2 G\$ aux fins générales de l'entreprise aux termes de sa facilité de crédit d'exploitation, déduction faite de 170,0 M\$ utilisés comme garantie des émissions de papier commercial en cours. La dette contractée en vertu de la facilité de crédit porte intérêt à des taux variant en fonction des taux préférentiels des prêteurs, des taux des acceptations bancaires et du taux LIBOR, selon le cas.

13. CONTRATS DE LOCATION

Bail foncier

L'engagement de la GTAA relativement au bail foncier annuel est estimé selon des niveaux de pourcentage déterminés des produits de la GTAA (voir « Assujettissement de l'Aéroport à un bail foncier » sous la note 1, « Informations générales »). En 2020, le loyer foncier payé s'est élevé à 14,5 M\$ (169,7 M\$ en 2019), compte non tenu de l'amortissement des frais d'acquisition de terrains (voir la note 8, « Loyers fonciers à recevoir » et la note 9, « Immobilisations incorporelles et autres actifs »).

Autres contrats de location du point de vue du bailleur

La GTAA loue à diverses tierces parties des terrains et certains actifs inclus dans les immobilisations corporelles et les immeubles de placement aux termes de contrats de location simple. Plusieurs contrats de location sont assortis d'options de renouvellement; les loyers de ces contrats de location font l'objet de révisions en fonction des taux du marché. Les locataires n'ont pas la capacité d'acquérir les actifs loués à la fin du contrat de location.

Les produits tirés de la sous-location de terrains se sont établis à 26,7 M\$ (28,9 M\$ en 2019).

Certains contrats de location prévoient des paiements variables. Pour 2020, le total des paiements variables au titre des contrats de location comptabilisé aux états consolidés du résultat (perte) net et du résultat (perte) global s'est établi à 23,8 M\$ (contre 64,6 M\$ pour 2019).

Les loyers minimaux futurs (exclusion faite des paiements variables au titre des contrats de location) à recevoir aux termes de contrats de location non résiliables s'établissent comme suit :

	2021	2022	2023	2024	2025	Par la suite
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
31 décembre 2020	104 055	78 147	59 028	44 520	35 207	316 764
31 décembre 2019	195 245	174 898	105 974	63 729	39 951	322 555

14. OBLIGATIONS LIÉES AUX AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Régimes de retraite à prestations définies

La GTAA propose deux régimes de retraite à prestations définies. L'un représente un régime de retraite agréé qui s'adresse aux anciens employés de Transports Canada qui pouvaient choisir de transférer leurs droits à pension au régime de la GTAA. L'autre régime de retraite à prestations définies est un régime de retraite agréé à l'intention de certains hauts dirigeants retraités de la GTAA. Aucun de ces deux régimes n'accepte de nouveaux membres.

La GTAA évalue, aux fins comptables, l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur des actifs des régimes pour les deux régimes de retraite à prestations définies, le 31 décembre de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des régimes de retraite à des fins de capitalisation a été réalisée au 1^{er} janvier 2020, et la prochaine évaluation requise est prévue pour le 1^{er} janvier 2021.

(a) Caractéristiques des régimes

Les obligations au titre des prestations définies sont estimées selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Selon cette méthode, une part du total des prestations auxquelles un participant a droit en vertu des régimes est attribuée chaque année de service, en tenant compte des hausses salariales projetées (s'il y a lieu) et de la formule de répartition des prestations propre à chaque régime. L'obligation nette de la

GTAA est calculée séparément pour chaque régime et elle correspond à l'obligation au titre des prestations définies, diminuée de la juste valeur des actifs du régime.

Lorsque les calculs ci-dessus donnent lieu à un avantage pour la GTAA, l'actif comptabilisé se limite au total net de la valeur actualisée des avantages économiques disponibles sous forme de remboursements par le régime ou sous forme de diminutions des cotisations futures au régime. Afin de déterminer la valeur actualisée des avantages économiques, il faut tenir compte de toute exigence de financement minimal s'appliquant aux régimes.

Les régimes sont des régimes fin de carrière aux termes desquels des prestations sous forme de rentes garanties sont versées aux participants jusqu'à leur décès. Le montant des prestations versées dépend du nombre d'années de service des participants et du salaire qui leur a été versé durant les dernières années précédant leur retraite. Dans le cas du régime agréé et d'un participant à un régime de retraite complémentaire, les rentes versées sont indexées sur l'inflation.

La durée moyenne pondérée des régimes à prestations définies est de 14,2 ans.

(b) Risques liés aux régimes

La nature de ces prestations expose la GTAA à un certain nombre de risques, dont les plus importants sont décrits ci-après.

(i) Volatilité de l'actif

Les passifs au titre des régimes sont calculés au moyen d'un taux d'actualisation établi par référence aux rendements d'obligations de sociétés. Si le rendement des actifs d'un régime est inférieur au taux d'actualisation, le régime affichera un déficit. À l'heure actuelle, les régimes de retraite investissent environ 61 % de leurs avoirs dans des actions, dont les rendements peuvent être supérieurs à ceux des obligations de sociétés à long terme, mais qui entraînent une volatilité de l'évaluation et des risques à court terme.

(ii) Fluctuations du rendement des obligations

Une diminution des rendements des obligations de sociétés aura pour effet d'augmenter les passifs au titre du régime. Toutefois, cette augmentation sera partiellement contrebalancée par l'accroissement de la valeur des actifs du régime de retraite qui sont investis dans des titres à revenu fixe.

(iii) Risque lié à l'inflation

La majeure partie des obligations au titre des régimes à prestations définies sont liées à l'inflation, une inflation marquée entraînant une hausse des passifs. La majorité des actifs des régimes peuvent avoir une certaine corrélation avec l'inflation et, de ce fait, une augmentation de l'inflation pourrait venir réduire l'excédent du régime ou augmenter son déficit.

(iv) Risque lié à l'espérance de vie

La majorité des obligations des régimes consistent à verser des prestations aux participants jusqu'à leur décès. Par conséquent, une augmentation de l'espérance de vie entraînera une hausse des passifs relatifs aux régimes, à l'exception de ceux liés à l'assurance-vie.

(c) Montants comptabilisés dans les états financiers

Les montants comptabilisés aux états consolidés de la situation financière aux 31 décembre ont été calculés comme suit :

	2020	2019
	\$	\$
Valeur actualisée des obligations capitalisées	(218 096)	(203 065)
Juste valeur des actifs des régimes	282 331	263 498
Situation de capitalisation – excédent	64 235	60 433
Actif net au titre des prestations définies	64 235	60 433

Les variations combinées des deux régimes de retraite à prestations définies aux 31 décembre sont les suivantes :

NOTES ANNEXES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

	2020	2019
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées		
Solde à l'ouverture de l'exercice	203 065	183 190
Coût des services rendus au cours de l'exercice	2 029	2 092
Produits d'intérêts	6 036	6 798
Prestations versées	(7 669)	(7 884)
Cotisations des employés	344	388
Autres	1 111	-
Réévaluations :		
Perte découlant des changements dans les hypothèses financières	14 433	17 999
Ajustement lié à l'expérience	(1 253)	482
Solde à la clôture de l'exercice	218 096	203 065
Actifs des régimes		
Juste valeur à l'ouverture de l'exercice	263 498	235 901
Produits d'intérêts	7 774	8 807
Rendement des actifs des régimes, compte non tenu des montants inclus dans les produits d'intérêts	17 969	24 693
Cotisations de l'employeur	823	1 846
Cotisations des employés	344	388
Prestations versées	(7 669)	(7 884)
Frais d'administration payés à même les actifs des régimes	(408)	(253)
Juste valeur à la clôture de l'exercice	282 331	263 498
Situation de capitalisation - excédent	64 235	60 433

Au 31 décembre 2020, chacun des régimes de retraite à prestations définies de la GTAA présentait un excédent. Un des régimes présentait un excédent de 63,7 M\$ (59,3 M\$ en 2019) avec une obligation au titre des prestations constituées de 200,8 M\$ (186,3 M\$ en 2019) et une juste valeur des actifs de 264,5 M\$ (245,6 M\$ en 2019). L'autre régime présentait un excédent de 0,5 M\$ (1,1 M\$ en 2019) avec une obligation au titre des prestations constituées de 17,3 M\$ (16,7 M\$ en 2019) et une juste valeur des actifs de 17,8 M\$ (17,8 M\$ en 2019).

Les charges nettes liées aux régimes de retraite à prestations définies de la GTAA pour l'exercice clos les 31 décembre se ventilent comme suit :

	2020	2019
	\$	\$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	2 029	2 092
Produits d'intérêts	6 036	6 798
Produits d'intérêts	(7 774)	(8 807)
Autres	1 111	-
Frais d'administration	342	342
Charges au titre des régimes de retraite à prestations définies comptabilisées en résultat net	1 744	425
Montants comptabilisés dans les autres éléments du résultat global :		
Perte découlant des changements dans les hypothèses financières	14 433	17 999
Ajustement lié à l'expérience	(1 253)	482
Rendement des actifs des régimes	(17 903)	(24 782)
Total des réévaluations comptabilisées dans le cumul des autres éléments du résultat global	(4 723)	(6 301)

Le rapprochement de l'actif net au titre des prestations définies en date du 31 décembre est le suivant :

	2020	2019
	\$	\$
Actif net au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	60 433	52 711
Coût au titre des prestations définies inclus dans le résultat net	(1 744)	(425)
Total des réévaluations inclus dans les autres éléments du résultat global	4 723	6 301
Cotisations de l'employeur	823	1 846
Actif net au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	64 235	60 433

L'obligation au titre des prestations constituées selon la situation du participant aux 31 décembre se présente comme suit :

	2020	2019
	\$	\$
Participants en activité	68 688	66 009
Acquisitions différées	8 223	10 129
Employés à la retraite	141 185	126 927
Obligation au titre des prestations constituées	218 096	203 065

Les actifs des régimes de la GTAA se présentaient comme suit aux 31 décembre :

Catégorie d'actif	Juste valeur des actifs des régimes	
	2020	2019
Titres de capitaux propres	61 %	61 %
Titres à revenu fixe	39 %	39 %

Les justes valeurs des actifs des régimes détenus sous la forme de titres de capitaux propres et de titres à revenu fixe sont fondées sur les prix cotés sur des marchés actifs.

d) Principales hypothèses actuarielles

Les principales hypothèses actuarielles ayant servi à calculer l'obligation au titre des prestations définies constituées de la GTAA (moyennes pondérées aux 31 décembre) sont les suivantes :

	2020	2019
Taux d'actualisation	2,57 %	3,09 %
Taux de croissance de la rémunération	2,50 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Taux d'augmentation des retraites	2,00 %	2,00 %
Taux de rendement à long terme des actifs des régimes	4,80 %	4,30 %

Les taux de mortalité ont été établis conformément à la table de mortalité des retraités canadiens du secteur privé publiée par l'Institut canadien des actuaires.

e) Flux de trésorerie futurs

La sensibilité de l'obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi à des changements apportés aux principales hypothèses actuarielles moyennes pondérées au 31 décembre 2020 se présente comme suit :

	Changement d'hypothèse	Augmentation de l'hypothèse	Diminution de l'hypothèse
		\$	\$
Taux d'actualisation	1,00 %	(26 792)	33 180
Taux d'inflation	1,00 %	30 058	(25 446)
Taux de mortalité	1 an	7 443	(7 443)

Les analyses de sensibilité ci-dessus reposent sur la modification d'une seule hypothèse, en supposant que toutes les autres hypothèses demeurent constantes. En pratique, il est peu probable que cela se produise, et la modification de certaines hypothèses peut entraîner la modification de certaines autres. Lors de l'analyse de la sensibilité de l'obligation à des changements apportés aux principales hypothèses actuarielles, la même méthode (valeur actualisée de l'obligation déterminée selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services à la date de clôture) a été appliquée aux fins du calcul du passif comptabilisé aux états consolidés de la situation financière.

Les méthodes et les types d'hypothèses utilisés aux fins de l'établissement des analyses de sensibilité sont les mêmes que pour la période précédente.

Au 1^{er} janvier 2020, le régime à prestations définies agréé affichait un surplus de 16,3 M\$. Le régime à prestations définies complémentaire affichait un déficit de 0,2 M\$ au 1^{er} janvier 2020. Les régimes de la GTAA sont entièrement capitalisés et peuvent couvrir ce déficit.

Les cotisations, les versements de prestations et les frais d'administration liés aux deux régimes de retraite à prestations définies prévus pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 s'élèvent respectivement à 1,8 M\$, à 8,6 M\$ et à 0,3 M\$.

Charge liée aux régimes de retraite à cotisations définies

La GTAA propose quatre régimes de retraite à cotisations définies aux membres de son personnel qui sont entrés à son service après décembre 1996 ainsi qu'aux anciens employés de Transports Canada qui ont décidé de transférer leurs droits à pension au régime de la GTAA. Pour 2020, la charge nette liée aux régimes de retraite à cotisations définies s'est chiffrée à 5,4 M\$ (5,9 M\$ en 2019).

Les cotisations de la GTAA aux régimes agréés de retraite à cotisations définies correspondent à tout au plus 6,5 % du revenu brut de chaque membre du personnel. En ce qui concerne les employés désignés qui participent à un régime complémentaire sans capitalisation, les cotisations nominales de la GTAA correspondent à 16 % du revenu brut des employés, diminué des sommes déjà versées au régime par l'employé et par la GTAA. Au 31 décembre 2020, le montant estimé de l'obligation au titre de ce paiement s'élevait à 4,0 M\$ (3,3 M\$ au 31 décembre 2019) et était inclus dans le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi aux états consolidés de la situation financière.

Le 1^{er} janvier 2021, certains employés, en vertu de leur convention collective, ont adhéré au régime de retraite des collèges d'arts appliqués et de technologie (le « régime de retraite des CAAT »). Comme dans le cadre du régime de retraite à cotisations définies de la GTAA, les cotisations de la GTAA au régime de retraite des CAAT correspondent à tout au plus 6,5 % du revenu brut de chaque membre du personnel. Ainsi, toutes les futures cotisations de l'employeur seront versées au régime de retraite des CAAT et non au régime de retraite à cotisations définies de la GTAA.

Régime donnant droit à une indemnité de départ

La GTAA propose un régime donnant droit à une indemnité de départ à certains employés aux termes de leur convention collective. Le régime prévoit le versement d'un paiement en cas de départ à la retraite, de démission, de fin de contrat de travail ou de décès à des employés admissibles ou à leurs ayants droit, en fonction de leurs états de service et sous réserve des conditions d'acquisition. Pour comptabiliser le coût de cette obligation, la GTAA se fonde sur une évaluation actuarielle indépendante actualisée chaque année.

Comme le régime donnant droit à une indemnité de départ de la GTAA est non capitalisé, l'obligation nette correspond à la somme des obligations au titre des prestations de tous les participants à ce régime. Au 31 décembre 2020, le solde de l'obligation au titre des prestations constituées s'élevait à 3,5 M\$ (2,8 M\$ en 2019), la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi comptabilisée en résultat net pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 s'élevait à 0,2 M\$ (0,2 M\$ en 2019), les prestations versées s'élevaient à 0,2 M\$ (néant en 2019) et la perte au titre des réévaluations des régimes autres que les régimes de retraite comptabilisée dans les autres éléments du résultat global s'élevait à 0,7 M\$ (un gain de 0,2 M\$ en 2019).

Autres avantages sociaux futurs

Certains membres du personnel ont droit à une assurance-vie libérée au moment de leur départ à la retraite. Au 31 décembre 2020, le montant estimé de l'obligation au titre de ce paiement s'élevait à 4,7 M\$ (3,0 M\$ au 31 décembre 2019), la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi comptabilisée en résultat net pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 s'élevait à 0,5 M\$ (0,3 M\$ en 2019) et la perte au titre des réévaluations des régimes autres que les régimes de retraite comptabilisée dans les autres éléments du résultat global s'élevait à 1,2 M\$ (néant en 2019). Ce montant est inclus dans le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi aux états consolidés de la situation financière.

15. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Parties liées

En tant que société sans capital-actions, la GTAA a des membres plutôt que des actionnaires. Les membres de la GTAA sont aussi ses administrateurs. La GTAA est régie par un conseil d'administration de 15 membres. Sept administrateurs sont élus par les membres, parmi les candidats sélectionnés et évalués par un processus de recherche. Cinq administrateurs sont élus par les membres, parmi les candidats désignés par les municipalités suivantes : les municipalités régionales de York, de Halton, de Peel et de Durham, ainsi que la Ville de Toronto. Deux administrateurs sont élus par les membres, parmi les personnes désignées du gouvernement du Canada, et un administrateur est élu par les membres, qui est une personne désignée par la province d'Ontario.

Le gouvernement du Canada et ses entités publiques sont considérés comme des parties liées aux fins comptables uniquement en raison de leur capacité à proposer des membres et en raison de la nature importante du bail foncier (voir la note 1, « Informations générales », Assujettissement de l'Aéroport à un bail foncier). Conformément aux IFRS, cela correspond à la définition d'influence importante, mais non de contrôle.

La GTAA s'est prévaluée de l'exemption visant les entités liées à une autorité publique permettant de ne présenter que les transactions significatives. Se reporter à la note 7, « Créances », pour des précisions sur les montants à recevoir de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, à la note 13, « Contrats de location », pour connaître les sommes dues en vertu du bail foncier et à la note 22, « Incidence de la COVID-19 », pour obtenir des renseignements sur le programme de Subvention salariale d'urgence du Canada.

Rémunération des principaux dirigeants et des administrateurs

Les parties liées à la GTAA comprennent aussi les principaux dirigeants. Les principaux dirigeants comprennent le chef de la direction, le chef des finances et les vice-présidents à qui incombent l'autorité et la responsabilité de planifier, de diriger et de contrôler les activités de la GTAA. Le conseil d'administration de la GTAA est responsable, collectivement, de superviser la gestion et l'exploitation de l'Aéroport. Les membres du conseil d'administration sont aussi, exclusivement aux fins de la rémunération, considérés comme des principaux dirigeants, même s'ils sont tous indépendants de la direction.

Le tableau qui suit comprend la rémunération versée aux principaux dirigeants et aux membres du conseil d'administration pour les exercices clos les 31 décembre qui figure aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

	2020	2019
	\$	\$
Salaires, honoraires et avantages à court terme	10 476	9 283
Avantages postérieurs à l'emploi	847	828
Autres avantages à long terme	17	16
Total (inclus dans les salaires, traitements et charges sociales)	11 340	10 127

16. ENGAGEMENTS ET PASSIFS ÉVENTUELS

Engagements en matière de dépenses d'investissement

Dans le cadre de l'exploitation et de l'aménagement de l'Aéroport, la GTAA s'était engagée, au 31 décembre 2020, à effectuer des dépenses d'investissement d'environ 157,8 M\$ (contre 297,7 M\$ au 31 décembre 2019).

Lettres de crédit

Plusieurs lettres de crédit totalisant 109,2 M\$ étaient en circulation au 31 décembre 2020 (voir la note 12, « Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit »).

Centrale de cogénération

La GTAA a conclu des contrats visant à lui assurer l'approvisionnement et la livraison du gaz naturel nécessaire à certaines activités prévues à la centrale de cogénération. En application de ces contrats, la GTAA est tenue d'effectuer des paiements liés à la livraison du gaz naturel selon les conventions de tarifs standard et au coût du gaz naturel établi selon les tarifs du marché. La GTAA a également conclu un contrat de livraison qui établit un volume maximal de stock de gaz naturel que la GTAA a le droit de maintenir jusqu'au 30 novembre de chaque année. La GTAA peut se départir de l'excédent de gaz naturel sur le volume maximal prévu soit par la consommation, soit par la vente de gaz naturel à des tiers.

Passifs éventuels

De temps à autre, la GTAA fait l'objet de poursuites et de réclamations dans le cours normal des activités. Lorsqu'elle le juge opportun, la GTAA constitue une provision à cet égard, tout en défendant vigoureusement sa cause. Aucune provision n'est constituée tant que la direction est d'avis que l'issue des poursuites ou réclamations n'entraînera pas de sorties de fonds.

17. INSTRUMENTS FINANCIERS

Hiérarchie des justes valeurs

Les évaluations à la juste valeur des instruments financiers comptabilisés aux états consolidés de la situation financière doivent être classées en fonction des niveaux suivants :

- Niveau 1 – cours non ajustés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques;
- Niveau 2 – données observables, autres que les cours visés au niveau 1, comme les cours sur des marchés actifs pour des actifs et des passifs similaires, les cours pour des actifs et des passifs identiques ou similaires sur des marchés qui ne sont pas actifs, ou d'autres données qui sont observables ou peuvent être corroborées par des données de marché observables; ou
- Niveau 3 – données non observables importantes s'appuyant sur un niveau d'activité faible ou inexistant sur le marché.

Les créances, les dettes d'exploitation et charges à payer, les dépôts de garantie, la dette à long terme et le papier commercial, ainsi que les autres passifs, sont des instruments financiers qui ne sont pas évalués à la juste valeur dans les états consolidés de la situation financière. La juste valeur de ces éléments, à l'exception de la dette à long terme, avoisine leur valeur comptable en raison de leur échéance rapprochée. La juste valeur de la dette à long terme est présentée à la note 12, « Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit ».

Les fonds soumis à restrictions relèvent du niveau 2, car la GTAA utilise des données observables comme les courbes des taux qui s'appliquent à des actifs identiques pour évaluer la juste valeur de ce groupe.

Aucun transfert d'instrument financier entre les niveaux n'a été effectué au cours de l'exercice.

Gestion des risques

Dans le cours normal de ses activités, la GTAA est exposée à plusieurs risques financiers qui peuvent se répercuter sur son rendement opérationnel. Le programme global de gestion des risques financiers de la GTAA cherche à atténuer le plus possible les effets sur le rendement financier de la GTAA qui pourraient se révéler défavorables.

La trésorerie centrale de la GTAA est responsable de l'obtention des sources de financement de la GTAA et de la gestion des risques financiers. Toutes les opérations de trésorerie sont effectuées selon les politiques et procédures approuvées par le conseil et selon les dispositions de l'acte de fiducie-cadre. La présentation périodique, au comité d'audit du conseil, de rapports sur les activités de trésorerie aide à assurer la conformité à ces politiques. De par ses activités d'exploitation, la GTAA s'expose à des risques financiers attribuables à l'évolution des risques de marché, de crédit et de liquidité.

Risque de marché

(a) Risque de taux d'intérêt

La GTAA est exposée à un risque de taux d'intérêt du fait de son émission de BMT et de ses emprunts à court terme comme décrit à la note 12, « Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit ». Comme la totalité de l'encours des BMT de la GTAA au 31 décembre 2020 portait intérêt à taux fixe, les variations des taux d'intérêt n'ont pas d'incidence sur les paiements d'intérêt, mais elles peuvent en revanche influencer sur la juste valeur de la dette. Les sommes prélevées dans le cadre du programme de papier commercial et des facilités de crédit fluctueront en fonction des fluctuations des taux d'intérêt; toutefois, cela n'est pas considéré comme important.

La GTAA est exposée à un risque de taux d'intérêt du fait de ses investissements à court terme dans des fonds soumis à restrictions (voir la note 6, « Fonds soumis à restrictions ») et d'autres emprunts (voir la note 12, « Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit »). Au 31 décembre 2020, des placements à court terme de la GTAA de 389,6 M\$ avaient des durées jusqu'à l'échéance qui s'échelonnaient entre un jour et 365 jours. Ainsi, les variations des taux d'intérêt n'auraient pas eu d'incidence significative sur la juste valeur des fonds soumis à restrictions en raison de la nature à court terme des placements. La tranche restante des fonds a été investie dans des comptes d'épargne qui sont très liquides, et par conséquent le principal a été protégé, quelles que soient les variations des taux d'intérêt.

(b) Risque de change

La GTAA conclut des transactions en devises, surtout en dollars américains. Son exposition au risque de change demeure néanmoins négligeable.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une perte survienne si une partie ne se comporte pas conformément aux modalités du contrat, entraînant une perte pour l'autre partie. La GTAA est exposée au risque de crédit qui peut découler de ses actifs financiers, notamment les espèces et quasi-espèces, les fonds soumis à restrictions et les créances. La GTAA évalue régulièrement le crédit à l'égard de ces soldes et tient des comptes de correction de valeur pour les éventuelles pertes sur créances.

(a) Trésorerie, équivalents de trésorerie et fonds soumis à restrictions

La GTAA investit sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie, et ses fonds soumis à restrictions dans des instruments de placement dont les notations sont élevées et qui présentent un profil de risque faible selon les directives stipulées dans l'acte de fiducie-cadre. Aux termes de l'acte de fiducie-cadre, la GTAA doit investir ses fonds soumis à restrictions auprès d'institutions financières ayant une note de première qualité de AA ou mieux. La GTAA a également la possibilité d'investir dans des instruments de placement d'État dont les notations sont élevées.

La qualité du crédit de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et des fonds soumis à restrictions qui ne sont ni en souffrance ni dépréciés peut être évaluée en fonction des notations externes (s'il y en a) :

Aux 31 décembre	2020	2019
	\$	\$
Trésorerie et équivalents de trésorerie		
AA	103 173	30 249
Fonds soumis à restrictions		
AA	417 833	365 689
AA faible	-	50 512
	417 833	416 201

(b) Créances

Le risque de crédit lié aux créances est géré par le processus d'évaluation du crédit de la GTAA, des modalités de recouvrement relativement courtes et la solvabilité de ses clients. La GTAA évalue régulièrement son exposition au risque de crédit et prend des mesures pour atténuer la probabilité que ces risques se traduisent par des pertes réelles.

Avant d'accepter un nouveau transporteur aérien, la GTAA a recours à un système d'évaluation du crédit externe afin d'évaluer la qualité du crédit du client éventuel, ainsi qu'à un système de notation de crédit interne. Tous les clients font l'objet de vérifications du crédit et peuvent être tenus de verser des paiements anticipés ou des acomptes sous forme d'un montant en trésorerie, d'une lettre de crédit ou d'une lettre de garantie.

Concernant plus particulièrement l'aéronautique, des révisions de l'exploitation et du crédit sont effectuées pour tenir compte des variations saisonnières de certains clients. Dans les cas où les exigences en matière de dépôts de garantie peuvent changer, de nouvelles modalités de paiement sont fixées ou un acompte est exigé. Un dépôt de garantie est également exigé de la plupart des clients qui ne relèvent pas du secteur aéronautique. Les vérifications du crédit de ceux-ci ont lieu à la faveur de la négociation d'une entente, de son renouvellement ou de sa modification.

Une provision pour pertes de crédit attendues est constituée selon le risque de crédit, les tendances historiques, la conjoncture économique générale et d'autres renseignements, et elle est prise en compte dans les états financiers consolidés.

La qualité du crédit des créances est évaluée en fonction des notations de crédit externes (s'il y en a). Au 31 décembre 2020, 24,0 M\$ de créances avaient une notation de crédit externe de A ou plus et 43,2 M\$ une notation de B ou plus. Aucune notation de crédit externe n'était disponible pour le solde restant des créances.

Il y a concentration de service auprès de deux transporteurs aériens qui, au 31 décembre 2020, représentaient environ 51,9 % (45,4 % en 2019) du total des produits des activités ordinaires et 8,6 % (11,9 % en 2019) du solde des créances, compte non tenu des paiements anticipés ou des dépôts en caisse.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que la GTAA ne soit pas en mesure de satisfaire à ses obligations et à ses passifs financiers à leur échéance.

La GTAA gère le risque de liquidité en maintenant des niveaux suffisants de trésorerie et de montants disponibles au titre des facilités de crédit. La pandémie de COVID-19 exerce des pressions à la baisse sur les liquidités de la GTAA. La GTAA a pris des mesures pour les limiter, notamment la prolongation des engagements disponibles au titre de sa facilité de crédit d'exploitation à 2023 afin de disposer d'une plus grande latitude financière compte tenu de l'incidence que continue d'avoir la pandémie de COVID-19 sur les produits des activités ordinaires et les activités de la GTAA, ainsi que la réduction et le report de charges d'exploitation et de dépenses d'investissement.

La politique interne de la GTAA en matière de gestion des risques financiers stipule que l'organisation doit maintenir en tout temps des liquidités disponibles d'au moins 200 M\$. Pendant la période d'exemption de l'engagement figurant dans l'acte de fiducie-cadre, la GTAA publiera sur son site Web, dans les cinq jours suivant la fin de chaque trimestre, si le niveau de liquidités disponibles à la fin d'un trimestre est inférieur à 200 M\$.

Les prévisions trimestrielles des flux de trésorerie sont préparées par la direction et révisées par le comité d'audit afin d'assurer la bonne continuité du financement. Afin de maintenir la souplesse du programme, les échéances de la dette sont étalées dans le temps de telle manière que la GTAA ne soit pas exposée à un risque de refinancement excessif au cours d'un exercice donné ou d'une période d'un exercice donné.

La GTAA dispose de facilités de crédit et d'un programme de papier commercial et elle a mis en œuvre un programme relatif aux marchés financiers pour répondre à ses besoins de liquidités à l'échéance de ses titres de créance (voir la note 12, « Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit », et la note 21, « Gestion du risque lié au capital »). Pour atténuer le risque lié à la liquidité du programme de papier commercial, la GTAA a recours aux facilités de crédit disponibles aux termes de ses lignes de crédit.

NOTES ANNEXES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Le tableau ci-après présente l'analyse des passifs financiers de la GTAA par regroupements d'échéances selon la durée de la période restant à courir, de la date de clôture jusqu'à l'échéance prévue au contrat. Il ne tient pas compte des obligations au titre des régimes de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi, car les échéances, dans ce cas, varient en fonction du moment où les participants quittent les régimes concernés. Le tableau a été dressé en fonction des flux de trésorerie contractuels non actualisés selon la première des dates à laquelle la GTAA peut être tenue de rembourser. Il comprend les flux de trésorerie liés au principal et aux intérêts.

31 décembre 2020				
	Moins de 1 mois	De 1 mois à 12 mois	De 1 an à 5 ans	Par la suite
	\$	\$	\$	\$
Dettes d'exploitation et charges à payer	42 538	150 483	-	-
Papier commercial	54 997	114 961	-	-
Dettes à long terme	7 812	337 384	2 066 797	8 640 672
	105 347	602 828	2 066 797	8 640 672

31 décembre 2019				
	Moins de 1 mois	De 1 mois à 12 mois	De 1 an à 5 ans	Par la suite
	\$	\$	\$	\$
Dettes d'exploitation et charges à payer	63 831	226 368	-	-
Papier commercial	59 978	-	-	-
Dettes à long terme	8 439	329 057	2 040 092	8 454 823
	132 248	555 425	2 040 092	8 454 823

Des renseignements supplémentaires sur les facilités de crédit et la dette à long terme de la GTAA sont présentés à la note 12, « Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit ».

Compensation d'instruments financiers

La GTAA compense des actifs financiers et des passifs financiers et en présente le solde net aux états consolidés de la situation financière uniquement si elle a un droit actuel juridiquement exécutoire de compenser les montants comptabilisés et qu'elle a l'intention soit de régler le montant net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément. Dans le cours normal des activités, la GTAA conclut divers accords qui ne répondent pas aux critères de compensation aux états consolidés de la situation financière, mais qui permettent toutefois que des montants connexes soient compensés dans certaines circonstances, notamment en cas de faillite ou de résiliation des contrats.

Le tableau qui suit présente les instruments financiers qui peuvent faire l'objet d'une convention-cadre de compensation exécutoire ou d'un accord similaire, mais qui n'étaient pas compensés aux 31 décembre 2020 et 2019. Il présente également, dans la colonne « Montant net », l'incidence nette qu'aurait sur les états consolidés de la situation financière de la GTAA l'exercice de tous les droits de compensation dans les circonstances décrites ci-dessus. Au 31 décembre 2020, aucun instrument financier n'était compensé aux états consolidés de la situation financière.

31 décembre 2020			
	Montant brut présenté à l'état consolidé de la situation financière	Comptes connexes non compensés à l'état consolidé de la situation financière	Montant net
	\$	\$	\$
Actifs financiers			
Créances	93 131	(24 328)	68 803
Fonds soumis à restrictions	417 833	(413 773)	4 060
	510 964	(438 101)	72 863

NOTES ANNEXES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

31 décembre 2020

	Montant brut présenté à l'état consolidé de la situation financière	Comptes connexes non compensés à l'état consolidé de la situation financière	Montant net
Passifs financiers			
Dépôts de garantie	(24 328)	24 328	-
Dette à long terme (notamment la partie courante)	(6 832 879)	413 773	(6 419 106)
	(6 857 207)	438 101	(6 419 106)

31 décembre 2019

	Montant brut présenté à l'état consolidé de la situation financière	Comptes connexes non compensés à l'état consolidé de la situation financière	Montant net
	\$	\$	\$
Actifs financiers			
Créances	86 741	(32 289)	54 452
Fonds soumis à restrictions	416 201	(411 311)	4 890
	502 942	(443 600)	59 342
Passifs financiers			
Dépôts de garantie	(32 289)	32 289	-
Dette à long terme (notamment la partie courante)	(6 351 709)	411 311	(5 940 398)
	(6 383 998)	443 600	(5 940 398)

18. PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES

Au cours de l'exercice, la GTAA a comptabilisé des produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients de 665,0 M\$ (1,3 G\$ en 2019) et des produits des activités ordinaires de 158,5 M\$ (247,0 M\$ en 2019) aux termes d'IFRS 16, *Contrats de location*.

Les produits différés se sont chiffrés à 52,3 M\$ au 31 décembre 2019 et ont été intégralement comptabilisés dans les états consolidés du résultat net et du résultat global en 2020. Un montant de 44,1 M\$ en trésorerie a été reçu au cours de l'exercice au titre des obligations de prestations non encore remplies, qui s'est traduit par un solde de 44,1 M\$ des produits différés au 31 décembre 2020.

19. DETTES D'EXPLOITATION ET CHARGES À PAYER

Aux 31 décembre	2020	2019
	\$	\$
Dettes fournisseurs	76 829	58 211
Charges à payer	110 117	222 037
Taxe à la consommation à payer	151	3 021
Provisions	1 455	1 943
Autres passifs	4 469	4 987
	193 021	290 199

20. CHARGE LIÉE AUX BIENS ET SERVICES SELON LA NATURE

Exercices clos les 31 décembre	2020	2019
	\$	\$
Entretien et réparation d'immobilisations corporelles	65 418	100 619
Services d'externalisation et services professionnels	106 120	131 717
Services publics	19 212	21 165
Police et sécurité	35 898	40 306
Déneigement	25 923	36 312
Frais d'administration liés aux FAA	5 146	17 923
Petites pièces, fournitures et matériaux	7 108	7 926
Assurance	7 196	6 314
Perte de crédit attendue	18 487	418
Autres	24 832	22 167
	315 340	384 867

21. GESTION DU RISQUE LIÉ AU CAPITAL

La GTAA définit son capital comme les parties courantes et à long terme de la dette, les montants empruntés dans le cadre du programme de papier commercial et sur ses facilités de crédit, s'il en est (voir la note 12, « Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit »), la trésorerie ainsi que les fonds soumis à restrictions (voir la note 6, « Fonds soumis à restrictions »).

La gestion du capital de la GTAA vise les objectifs suivants :

- (a) maintenir une structure du capital et une notation appropriée ouvrant à la GTAA des options quand un besoin de financement ou de refinancement se présente afin d'assurer un accès à des capitaux, à des conditions raisonnables sur le plan commercial, sans dépasser la capacité d'emprunt ni entraîner une révision à la baisse de la notation des titres d'emprunt existants;
- (b) maintenir la souplesse financière requise afin de conserver la capacité de la société de s'acquitter de ses obligations financières, y compris les paiements du service de la dette;
- (c) respecter les clauses restrictives stipulées dans l'acte de fiducie-cadre, dans les années applicables.

La GTAA étant une société sans capital-actions, elle se finance à même les produits d'exploitation, les produits tirés des FAA, les fonds soumis à restrictions, les marchés des capitaux d'emprunt et de papier commercial et ses facilités de crédit bancaires. La GTAA utilise une méthode d'établissement des droits qui permet de cibler des flux de trésorerie d'un montant suffisant non seulement pour financer en entier les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement liées aux travaux de maintenance et de restauration et en partie les versements sur la dette, mais aussi pour financer, pour la plupart des exercices, diverses autres dépenses d'investissement. Conformément à son mandat, tous les fonds excédentaires générés par la GTAA sont réinvestis dans l'Aéroport.

Programme relatif aux marchés financiers

Les besoins courants en capital de la GTAA, tel qu'il est précisé plus haut, sont financés par l'émission de titres de créance. La GTAA maintient un programme de financement, appelé « programme relatif aux marchés financiers », pouvant accommoder divers titres de créance de sociétés. Tous les emprunts contractés dans le cadre du programme relatif aux marchés financiers sont garantis en vertu de l'acte de fiducie-cadre, qui établit une sûreté commune et une série de clauses restrictives communes que consent la GTAA au bénéfice de tous ses prêteurs. La sûreté comprend la cession des produits de la GTAA, une charge spécifique grevant certains fonds, les fonds et comptes soumis à restrictions, une hypothèque de premier rang non enregistrée sur la propriété louée à bail grevant la participation locative de la GTAA dans l'Aéroport ainsi qu'une garantie et la sûreté s'y rapportant fournies de temps à autre par les filiales.

Les fonds de réserve du service de la dette sont provisionnés à même le produit net de chaque émission d'obligations ou de BMT (voir la note 6, « Fonds soumis à restrictions »). L'acte de fiducie-cadre prévoit un engagement tarifaire qui consiste en deux tests financiers (une clause restrictive relative à l'exploitation et une clause restrictive relative au service de la dette) visant à faire en sorte que : i) les produits des activités ordinaires de chaque exercice soient suffisants pour faire tous les paiements requis au titre du service de la dette ainsi que les dépôts dans les fonds et les fonds de

réserve et tous les autres paiements dont la GTAA doit s'acquitter dans le cours normal de ses activités consolidées; et ii) les produits nets et tout transfert depuis le fonds général, pour chaque exercice financier, correspondent au moins à 125 % du service annuel de la dette de chaque exercice financier (selon le sens qu'attribue à tous ces termes l'acte de fiducie-cadre). Les deux ratios excluent des charges l'amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles. La clause restrictive relative au service de la dette prévoit cependant un amortissement théorique de l'encours de la dette sur une période de 30 ans. Le fait d'inclure l'amortissement théorique de la dette permet de déterminer si les produits nets suffiront à éteindre la dette sur une période de 30 ans, ce qui est considéré comme adéquat pour un fournisseur d'infrastructures dont les immobilisations sont aussi importantes et durables.

La GTAA fixe ses tarifs, charges, droits et loyers pour faire en sorte que ces deux clauses restrictives prévues dans l'acte de fiducie-cadre soient respectées. Cependant, le 27 juillet 2020, la GTAA a modifié avec succès l'acte de fiducie-cadre, modification qui l'exonère temporairement de l'obligation de respecter l'engagement tarifaire prescrit par l'acte de fiducie-cadre, qui comprend deux tests financiers, pour les exercices 2020 et 2021.

22. INCIDENCE DE LA COVID-19

La pandémie de COVID-19 et la contraction économique qui a suivi ont eu, et continueront certainement d'avoir, une incidence négative importante sur la demande de voyages aériens à l'échelle mondiale. L'aéroport Toronto-Pearson a affiché des baisses significatives du nombre de passagers et de l'activité aérienne depuis le mois de mars 2020 par rapport aux périodes correspondantes de 2019. La direction continue d'analyser l'ampleur de l'incidence financière de la pandémie de COVID-19, qui demeure importante. Bien qu'il soit impossible à l'heure actuelle de déterminer toute la durée et l'ampleur de la pandémie de COVID-19, la GTAA croit que la flambée épidémique n'aura pas d'incidence importante sur la viabilité financière à long terme de l'Aéroport.

La GTAA a reçu des paiements de l'Agence du revenu du Canada au titre de la Subvention salariale d'urgence du Canada. Le gouvernement canadien a prolongé le programme jusqu'en juin 2021. Le montant total demandé dans le cadre du programme s'élève à 48,8 M\$ en 2020, dont 46,4 M\$ ont été comptabilisés dans les états consolidés du résultat net et les éléments du résultat (perte) global, et 2,4 M\$ ont été imputés aux actifs en construction dans les immobilisations corporelles figurant dans les états consolidés de la situation financière. Au 31 décembre 2020, le solde des créances figurant aux états consolidés de la situation financière s'élevait à 16,6 M\$ (néant en 2019). Voir la note 7, « Créances ».

Le 14 juillet 2020, Toronto Pearson a annoncé la suppression d'environ 500 postes en raison de la COVID-19. Au 31 décembre 2020, la GTAA a estimé que l'incidence financière de la restructuration s'élevait à environ 22,5 M\$, laquelle est comptabilisée dans les charges au titre des salaires, des traitements et des avantages sociaux figurant dans les états consolidés du résultat net et les éléments du résultat global. Au cours de l'exercice, des paiements de 6,3 M\$ ont été effectués, se traduisant par un solde de 14,5 M\$ (néant en 2019) des dettes d'exploitation et des charges à payer aux états consolidés de la situation financière. Un solde de 1,7 M\$ lié au programme de restructuration (néant au 31 décembre 2019) est également inclus dans les autres passifs.

OBLIGATIONS D'INFORMATION DU BAIL FONCIER

Les alinéas a) à g) du paragraphe 9.01.07 du bail foncier imposent à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (appelée aussi la « GTAA » ou la « société ») de publier les éléments suivants dans son rapport annuel.

a) États financiers audités

Le rapport des auditeurs et les états financiers audités se trouvent aux pages 100 à 132 du rapport annuel et le rapport de gestion (analyse par la direction de la situation financière et des résultats d'exploitation) figure aux pages 74 à 99 du même document.

b) Rapport sur le plan d'affaires et les objectifs de 2020

Les prévisions des flux de trésorerie d'une année donnée constituent le plan d'affaires de l'année en question. Le plan d'affaires 2020 correspond au sommaire des prévisions des flux de trésorerie pour 2020 et il se trouve au paragraphe c) ci-dessous (le « plan d'affaires 2020 »). Le rapport sur le rendement de la GTAA quant à la mise en œuvre du plan d'affaires 2020 fait l'objet d'un examen au paragraphe c) ci-dessous et dans le rapport de gestion.

c) Écarts et mesures de correction concernant le rapport sur le plan d'affaires 2020

Le tableau qui suit compare les résultats réels de 2020 aux prévisions du plan d'affaires 2020.

(en millions, non audité)	2020		
	Réel	Plan d'affaires	Favorable/ (défavorable)
	\$	\$	\$
Produits des activités ordinaires	823 462	1 554 185	(730 723)
Charges d'exploitation	(544 761)	(859 852)	315 091
Résultat avant intérêts et amortissement, montant net	278 701	694 333	(415 632)
Amortissement	(347 741)	(290 021)	(57 720)
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net ⁽¹⁾	(314 380)	(298 475)	(15 905)
Bénéfice net consolidé (perte)	(383 420)	105 837	(489 257)
Ajouter : Amortissement	347 741	290 021	57 720
Ajouter : Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net ¹	314 380	298 475	15 905
Ajouter : Autres éléments hors trésorerie	5 118	-	5 118
Ajouter : Variations du fonds de roulement	(122 397)	-	(122 397)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	161 422	694 333	(532 911)
Déduire : Acquisition et construction d'immobilisations corporelles, dépenses et immobilisations incorporelles	(341 809)	(610 000)	268 191
Déduire : Acquisition et construction d'immeubles de placement	(13 708)	-	(13 708)
Déduire : Intérêts versés et autres coûts de financement, montant net	(327 016)	(298 475)	(28 541)
Source de trésorerie (utilisation) avant les sources de capitaux	(521 111)	(214 142)	(306 969)

Pour une analyse plus exhaustive des résultats financiers et des projets d'investissement de 2020, voir le rapport de gestion et la notice annuelle de l'exercice clos le 31 décembre 2020. Des copies sont disponibles sur le site SEDAR à l'adresse www.sedar.com. Le rapport de gestion de la GTAA est également disponible sur son site Web à l'adresse www.torontoperson.com.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, la perte nette consolidée de la GTAA présentait un écart défavorable de 489,3 M\$ par rapport au plan d'affaires 2020, surtout en raison des produits des activités ordinaires inférieurs aux prévisions à la suite de la pandémie de COVID-19.

Pour l'exercice clos en 2020, les produits des activités ordinaires étaient défavorables de 730,7 M\$ comparativement au plan d'affaires de 2020. Ce résultat s'explique principalement par la COVID-19 et les restrictions de voyage qui ont entraîné une réduction de l'activité aéronautique et, par

⁽¹⁾ Inclusion de produits d'intérêts de 10 M\$.

conséquent, une diminution du poids maximal au décollage (« PMD »), du nombre de sièges et des produits tirés des FAA. La baisse considérable du volume du trafic voyageur a eu une incidence négative sur les produits tirés des concessions et de la location, notamment des réductions dues au montant inférieur des garanties annuelles minimales négociées avec les partenaires commerciaux.

Pour l'exercice clos en 2020, les charges d'exploitation se sont favorablement établies à 315,1 M\$ comparativement au plan d'affaires de 2020. Ce résultat s'explique principalement par la décision du gouvernement fédéral de renoncer à 10 mois de loyer foncier et les diverses initiatives de réduction des coûts entreprises par la direction, notamment une réduction des coûts liés au transport des passagers et des bagages, la fermeture temporaire de l'accès opérationnel à plus de 40 % des installations des aérogares et la réduction de divers niveaux de service contractuels et coûts discrétionnaires. Les frais d'administration liés aux FAA ont aussi baissé en raison du volume de passagers réduit et de la diminution des coûts de déneigement par rapport à l'hiver 2020, où les conditions hivernales avaient été plus difficiles. Ces baisses ont été en partie contrebalancées par une augmentation de la dotation à la provision pour créances douteuses, des coûts des technologies de l'information, les radiations d'actifs, les initiatives liées à « Aéroport en santé » et les coûts liés aux indemnités de départ engagées en raison de la réduction de la main-d'œuvre entreprise en 2020.

Pour l'exercice clos en 2020, les charges d'amortissement affichaient un écart défavorable de 57,7 M\$ par rapport au plan d'affaires de 2020. Ce résultat s'explique principalement par un changement dans la durée d'utilité prévue de certains actifs de l'aérogare, ce qui a entraîné une augmentation de l'amortissement.

Pour l'exercice clos en 2020, les charges d'intérêts, déduction faite du produit d'intérêts, ont présenté un écart défavorable de 15,9 M\$ comparativement au plan d'affaires de 2020. Ce résultat s'explique principalement par les emprunts additionnels à court terme contractés depuis mars 2020 en raison de l'incidence de la COVID-19 sur les activités, et des coûts de 8,5 M\$ liés à l'obtention de la modification de l'acte de fiducie-cadre en juillet 2020.

En raison de la pandémie de COVID-19 et de son incidence sur les volumes de passagers, la GTAA a entrepris de revoir son programme d'investissement et considérablement revu à la baisse son plan d'affaires 2020, de 610 M\$ à 345 M\$. Les projets d'investissement reportés sont réexaminés de façon régulière et seront redémarrés après examen des besoins futurs afin d'adapter le calendrier des projets d'investissement au niveau d'activité des voyages aériens et des besoins en flux de trésorerie. Les dépenses au cours de l'exercice étaient principalement liées à des projets en cours, comme le programme de restauration des superstructures côté piste, l'agrandissement de la jetée G de l'aérogare 1, la division en sections du hall F de l'aérogare 1 et le programme d'amélioration de la manutention des bagages aux aérogares 1 et 3. Le rapport de gestion propose une analyse plus approfondie des principaux projets dans la section portant sur les projets d'investissement et les acquisitions.

Conformément à l'acte de fiducie-cadre, le dépôt dans le fonds principal théorique et l'ajustement de lettre de crédit se rapportant au fonds de réserve d'exploitation et d'entretien étaient conformes aux prévisions.

d) Résumé du plan d'affaires quinquennal

Le plan d'affaires quinquennal (2021 à 2025) repose sur quatre objectifs clés de l'entreprise :

- Favoriser la solidité financière et la compétitivité des coûts
- Assurer l'efficacité de l'exploitation et une expérience d'aéroport en santé
- Créer de la valeur ajoutée grâce à l'expansion et à la diversification des affaires
- Soutenir les employés et leur donner les moyens de s'épanouir dans un nouvel environnement de travail

À mesure que nous sortons de la période de pandémie pour nous diriger vers la reprise, nous nous positionnerons pour réussir dans un monde nouveau, à la fois plus numérique et plus durable. En maîtrisant les coûts et en diversifiant nos sources de revenus, nous cherchons à revenir à la rentabilité. Les taux de croissance annuelle composée de 2021 à 2025 pour les passagers, les sièges et le PMD s'élèvent respectivement à 39 %, 27 % et 28 %.

Au 1^{er} janvier 2021, les frais aéronautiques ont été augmentés pour la première fois en plus de 13 ans. Les frais aéronautiques ont augmenté de 3 %, tandis que les taux de FAA ont augmenté de 5 \$ par passager à l'origine/au départ et de 2 \$ par passager en correspondance.

En général, la société entreprend des projets d'investissement pour atteindre l'un des objectifs clés suivants : (i) se conformer aux exigences réglementaires (p. ex., sécurité ou environnement); (ii) accroître la capacité ou améliorer la productivité des actifs existants; (iii) remettre en état ou remplacer les actifs existants; (iv) modifier les infrastructures existantes pour améliorer les revenus ou réduire les coûts; ou (v) ajouter de nouvelles capacités ou des entreprises à l'Aéroport au-delà de l'infrastructure existante.

OBLIGATIONS D'INFORMATION DU BAIL FONCIER

À court terme, la société préservera ses liquidités et portera ses efforts sur un programme d'investissement axé sur l'entretien, la conformité réglementaire et les projets liés à la sécurité visant à protéger les actifs et les passagers. Les dépenses d'investissement au cours de la période de cinq ans devraient représenter en moyenne environ 300 M\$ par an, sachant qu'une plus grande partie du capital sera dépensée au cours de la deuxième moitié de la période de cinq ans, sous réserve de la durée et de l'incidence de la pandémie de COVID-19.

En tant qu'émettrice assujettie, la GTAA est limitée dans sa capacité à publier de l'information prospective. Le lectorat est prévenu que certaines hypothèses utilisées pour dériver de l'information prospective peuvent ne pas se concrétiser en raison d'événements et de circonstances imprévus, comme la pandémie de COVID-19. Les résultats réels obtenus au cours de la période peuvent donc différer et les écarts peuvent être importants. Pour une analyse plus exhaustive des risques, des incertitudes et de la prudence à avoir quant aux énoncés prospectifs, voir le rapport de gestion et la notice annuelle. Des copies sont disponibles sur le site SEDAR à l'adresse www.sedar.com. Le rapport de gestion de la GTAA est également disponible sur son site Web à l'adresse www.torontopearson.com.

e) Rémunération des membres du conseil d'administration et salaire des hauts dirigeants

En 2020, le président du conseil d'administration a reçu une rémunération de 171 000 \$, tandis que les autres administrateurs ont obtenu une rémunération variant de 17 625 \$ à 83 350 \$. En 2020, les salaires des hauts dirigeants de l'organisation allaient de 291 353 \$ à 750 000 \$. Les hauts dirigeants ont également droit à une prime fondée sur le rendement.

La rémunération annuelle d'un administrateur varie selon le nombre de réunions du conseil d'administration et de ses comités auxquelles il assiste et le mode de participation, selon que l'administrateur est président d'un comité ou non et selon sa présence complète ou partielle aux réunions durant l'année. Le salaire d'un haut dirigeant varie en fonction des responsabilités, de l'expérience à titre de haut dirigeant et de son service complet ou partiel durant l'année.

D'autres renseignements sur la rémunération des administrateurs et le salaire des hauts dirigeants sont disponibles dans la notice annuelle qui est disponible sur le site Web de SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

f) Code de déontologie

L'organisation a un code de déontologie (le « code »), qui a été approuvé par le 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 entrepreneurs de l'organisation. Une copie du code est accessible sur le site Web de SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

Le conseil d'administration surveille la conformité au code, et l'organisation exige que chaque administrateur et 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. En outre, 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.

Tous les administrateurs et les dirigeants ont déclaré être en conformité avec le code.

g) Rapport sur les contrats de plus de 110 000 \$ n'ayant pas fait l'objet d'un appel d'offres

Le bail foncier stipule que tout contrat de plus de 110 000 \$ (redressement annuel selon l'IPC à l'aide du seuil initial de 75 000 \$) qui n'est pas attribué suivant un processus d'appel d'offres doit être décrit dans le rapport annuel de l'organisation. Cette description doit indiquer ce qui suit : les parties au contrat; le montant, la nature et les circonstances du contrat; et la raison de l'attribution du contrat sans recours au processus d'appel d'offres public. Le tableau ci-dessous énumère les contrats pertinents attribués en 2020. Les définitions de la « raison de l'attribution sans appel d'offres public » se trouvent à la fin du tableau.

OBLIGATIONS D'INFORMATION DU BAIL FONCIER

Valeur du contrat	Entrepreneur	Description	Raison de l'attribution sans appel d'offres
100 000 \$ à 500 000 \$	Conseil international des aéroports 2049342	Programme d'analyse comparative de la qualité du service aéroportuaire	B
	Metroland Media	Publication de publicités imprimées dans les journaux locaux	B
	David Wexler Human Capital	Services de consultation	B
	Hays Recruiting	Recrutement de personnel	A
	Visual Productions Group 2054964		B
	KPMG	Services de consultation en architecture d'entreprise	A
500 000 \$ à 1 000 000 \$	24 Seven Source Talent 2051448	Personnel de soutien temporaire pour le service de marketing et de conception de l'entreprise	A

A. Selon la GTAA, relativement à un contrat en vigueur de fourniture de biens ou de services qui arrive à échéance, il est plus efficace et pratique d'attribuer un nouveau contrat à l'actuel entrepreneur ou fournisseur de services quand cet entrepreneur ou ce fournisseur de services a acquis pour le contrat des compétences ou connaissances spéciales introuvables sur le marché.

B. Il n'y a qu'un seul entrepreneur ou fournisseur de services capable de fournir les biens ou services.

Lors de la tenue d'un processus d'appel d'offres concurrentiel et de la conclusion d'un contrat en vertu duquel la GTAA tire des produits, toute acquisition de biens ou de services qui en découle n'est pas considérée comme étant un contrat à fournisseur unique.

Alinéas a) à g) du paragraphe 9.01.07 du bail foncier

Le locataire doit, avant la tenue de chaque assemblée publique prévue au paragraphe 9.01.05, publier un rapport annuel pour l'année de bail (appelée l'« année de bail visée » au présent paragraphe 9.01.07) qui précède immédiatement l'année de bail durant laquelle est tenue l'assemblée publique. Ce rapport doit au moins :

- inclure les états financiers annuels audités du locataire pour l'année de bail visée, le rapport de l'auditeur du locataire sur les états financiers annuels audités du locataire, et un résumé des activités du locataire pour l'année de bail visée;
- comprendre un rapport sur le rendement du locataire quant au plan d'affaires et aux objectifs du locataire établis pour l'année de bail visée et les cinq années de bail précédentes, le cas échéant;
- inclure les explications du locataire au sujet des écarts et des mesures correctives prises concernant le rendement du locataire décrit à l'alinéa 9.01.07(b);
- présenter un résumé du plan d'affaires du locataire pour l'année de bail en cours à ce moment ainsi que le plan d'affaires du locataire contenant des prévisions pour les cinq prochaines années de bail, ce qui comprend des objectifs spécifiques (mesurables autant que possible) pour chaque résumé et prévision, et se rapportant aux objectifs approuvés du locataire;
- comprendre un rapport sur la rémunération versée à chaque membre du conseil d'administration et le salaire de chacun des hauts dirigeants du locataire;
- contenir un rapport sur la conformité ou la non-conformité au code de déontologie du locataire;
- déclarer tous les contrats qui ont été conclus durant l'année de bail visée, qui ont une valeur supérieure au montant obtenu en multipliant soixante-quinze mille dollars (75 000 \$) par le facteur de rajustement de l'indice des prix à la consommation (IPC) de l'année de bail visée, et qui n'ont pas été attribués à la suite d'un processus d'appel d'offres public. Le rapport en question doit indiquer les parties au contrat; le montant, la nature et les circonstances du contrat; ainsi que la raison de l'attribution du contrat sans recours au processus d'appel d'offres public.