



# LA FORCE DE L'AÉROPORT PEARSON

RAPPORT ANNUEL 2021 DE LA GTAA




Toronto Pearson  
International Airport | Aéroport International





|   |     |
|---|-----|
| Qui nous sommes   | 4   |
| Message du président du conseil<br>d'administration                           | 6   |
| Entrevue avec Deborah Flint, présidente<br>et chef de la direction de la GTAA | 8   |
| Viabilité financière  | 10  |
| La collaboration à l'honneur  | 13  |
| Efficacité opérationnelle   | 15  |
| L'innovation et la technologie  | 21  |
| Expansion et diversification des affaires                                     | 22  |
| Durabilité environnementale   | 24  |
| Soutenir les employés et leur donner<br>des moyens                            | 28  |
| Pleins feux sur la collectivité   | 33  |
| Gouvernance   | 36  |
| Rapport de gestion  | 44  |
| Mesures du GRI, du SASB et du TCFD  | 111 |

# Le rapport

Bienvenue au rapport annuel 2021 de la GTAA. Dans ce rapport portant sur l'exercice financier 2021, nous présentons les initiatives et les réalisations qui font progresser notre stratégie visant à faire de l'aéroport Pearson une entreprise solide.

Ce rapport permet également à la GTAA de remplir ses obligations du paragraphe 9.01.07 de son bail foncier avec Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, daté du 2 décembre 1996 (le « bail foncier »).

Le thème du rapport de cette année, la force de l'aéroport Pearson, reflète le dévouement, la souplesse, la résilience et la résistance dont nos employés, nos partenaires et l'ensemble de la communauté élargie de Toronto Pearson ont fait preuve face aux défis sans précédent et continus posés par la pandémie de COVID-19. Le thème du rapport souligne également

la force de notre approche stratégique à l'égard des politiques et des procédures de la GTAA, ainsi que les progrès remarquables qui ont été accomplis vers l'atteinte des objectifs ambitieux que nous nous sommes fixés.

Nous poursuivons les efforts de collecte et d'examen des données sur le rendement de la GTAA, notamment les modes de saisie, de collecte, d'examen et de déclaration des données. Nous avons analysé un échantillon de renseignements liés aux données sur le rendement dans le but de confirmer l'existence de processus documentés et de contrôles adéquats. Tout

ce travail nous donne la possibilité de présenter des données cohérentes et exactes. Actuellement, la GTAA n'a pas de politique ni de mandat en ce qui concerne l'assurance externe de nos rapports non financiers.

Les commentaires ou les questions au sujet de ce rapport peuvent être envoyés par courriel à [Publication@gtaa.com](mailto:Publication@gtaa.com) ou en ligne sous l'onglet [Contactez-nous](#).

Les rapports annuels précédents sont disponibles en format PDF à [www.torontopearson.com](http://www.torontopearson.com).



## PILIERS STRATÉGIQUES

Le rapport est organisé selon nos quatre piliers stratégiques et démontre un alignement avec l'option de conformité essentielle aux normes de durabilité de la Global Reporting Initiative (GRI), et comprend le document d'information pour le secteur des exploitants d'aéroport, que la GTAA a aidé à élaborer en 2011. Notre rapport tient également compte des normes en matière de développement durable du Sustainability Accounting Standards Board (SASB) et du cadre du Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). De plus amples renseignements concernant ces normes se trouvent à la [page 111](#).

Les priorités opérationnelles de la GTAA sont harmonisées avec les objectifs 3, 5, 6, 8, 9, 10, 13 et 17 des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, un plan d'action mondial pour un futur plus durable. La façon dont les affaires et les activités de la GTAA se répercutent sur ces objectifs est énoncée dans chacune des sections du rapport qui abordent l'ODD en question.





# QUI NOUS SOMMES

L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) exploite l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (Toronto Pearson), l'aéroport canadien pour le monde. Situés dans l'une des villes à la croissance la plus rapide en Amérique du Nord et dans la région la plus peuplée du Canada, nous relient les gens et les biens à l'économie mondiale.

Toronto Pearson est le plus grand aéroport du Canada. Desservant 155 destinations, Toronto Pearson unit et réunit des gens du monde entier et, en tant que catalyseur d'échanges et de commerce, l'Aéroport assure la correspondance entre 67 % des économies mondiales.

Nous avons pour vision d'être l'aéroport de l'avenir et d'aider le Canada, l'Ontario et notre région à faire face à la concurrence au XXI<sup>e</sup> siècle. Nous y parviendrons en bâtissant notre entreprise de façon intelligente, saine et rentable.

#### DÉCLARATIONS PERTINENTES

GRI 102-9



**APERÇU DE  
TORONTO  
PEARSON<sup>1</sup>**

**12,7 M**

de passagers

**1 548**

employés directs de la GTAA

**60**

compagnies  
aériennes  
partenaires

**32**

destinations  
intérieures

**37**

destinations  
aux États-Unis

**86**

destinations  
internationales



Plus de

**1 000**

fournisseurs

Près de

**87 000**

mouvements d'aéronefs à l'arrivée, dont près de 80 000 sont des mouvements de passagers et 7 000 de fret, sur un total de plus de 173 000 mouvements d'aéronefs

**Nos activités  
commerciales  
couvrent 4 600 acres  
(l'équivalent de près  
de 12 500 patinoires  
de hockey)**



Plus de

**40,2 G\$**

en exportations par fret  
aérien vers plus de 190 pays

<sup>1</sup> Sauf indication contraire, ces données se rapportent à des activités qui ont eu lieu en 2021.

## Message du président du conseil d'administration



**Aucune de ces réalisations n'aurait été possible sans le dévouement indéfectible de nos gens, qui continuent de faire preuve de force et de résilience face à l'adversité.**



La GTAA contribue immensément à stimuler le commerce et la croissance économique à l'échelle locale, régionale et canadienne, et à relier nos collectivités locales au monde entier. Tout au long de 2021, la COVID 19 a continué de frapper de façon particulièrement dure les aéroports et l'ensemble de l'industrie du transport aérien.

Selon l'Association du transport aérien international (IATA), à l'échelle mondiale, les voyages internationaux n'ont atteint que le quart des niveaux enregistrés en 2019, et la pandémie a entraîné une baisse des revenus de plus de 105 milliards de dollars américains pour les aéroports du monde au cours des deux dernières années. Lorsque la pandémie de COVID 19 s'est déclarée, personne n'aurait pu prédire combien de temps elle durerait, et à quel point les avertissements aux voyageurs d'éviter tous les voyages non essentiels entraveraient les efforts de reprise complète de la GTAA.

La pandémie a porté un dur coup à la situation financière de la GTAA et, en raison de l'incertitude persistante, nous avons continuellement dû modifier nos attentes en matière de rendement des affaires. Sous l'effet du retour graduel des voyageurs au cours de la dernière année, nous avons clôturé l'année 2021 avec des revenus de 826,8 millions de dollars, représentant encore à peu près la moitié des niveaux préalables à la pandémie. Par conséquent, nous avons subi une perte nette consolidée de 350,4 millions de dollars, qui s'ajoute à notre dette nette, laquelle s'élève maintenant à 6,5 milliards de dollars. Nous ne pouvons pas prédire avec exactitude à quel moment nous pouvons espérer une reprise complète.

Il y a toutefois lieu d'être optimiste. En 2021, nous avons enregistré au total 12,7 millions de passagers; presque tous nos transporteurs aériens ont repris leurs activités, et deux compagnies aériennes, Swoop et Flair Airlines, ont ajouté de nouveaux itinéraires intérieurs partant de l'aéroport Pearson de Toronto. Dans l'ensemble, nous avons été en mesure de maintenir une certaine stabilité financière grâce à une discipline et à des gains d'efficacité opérationnels, à des économies de coûts et à une diversification des revenus misant sur la stimulation des sources de revenus non liés au transport de passagers.

Ces deux dernières années, une pierre angulaire de la gestion de nos activités a été le recours à des façons créatives de résoudre nos problèmes en limitant le plus possible nos dépenses d'investissement. En 2021, la GTAA a entrepris un examen plus poussé de son programme d'investissement et a considérablement réduit ses dépenses d'investissement prévues. Le développement immobilier est demeuré une priorité pour la GTAA : nous avons concentré nos efforts sur l'aménagement des terrains vacants de l'aéroport, toujours animés par un sens aigu de nos besoins futurs en matière d'activités aéroportuaires. Le conseil d'administration a demandé à la haute direction de revoir le programme d'investissement en fonction des enjeux et des possibilités stratégiques les plus prioritaires afin d'assurer l'avenir de la GTAA en tant que porte d'entrée mondiale et puissant moteur économique de la région. Notre objectif est de mettre au point notre plan d'investissement

transformateur et de le soumettre à l'approbation du conseil d'administration en 2022.

Lorsque je pense à l'aéroport et à la façon dont nous utilisons nos terrains, je me réjouis particulièrement des efforts que nous mettons à concrétiser notre vision d'un centre de transport en commun régional intégré à l'aéroport Pearson de Toronto. Pour aider à matérialiser cette vision, nous travaillons avec tous les ordres de gouvernement à trouver les investissements nécessaires pour appuyer ce projet d'infrastructure transformateur. Une fois réalisée, cette plaque tournante transformatrice accroîtra encore plus la connectivité et l'accès à notre aéroport et à d'autres zones. Ce n'est qu'une des nombreuses façons dont nous continuons de bâtir l'aéroport de l'avenir et dont nous démontrons « la force de l'aéroport Pearson » dans chaque aspect de nos activités.

Par ailleurs, en 2021, nous avons amélioré la prise de décision fondée sur les risques en instaurant une culture de sensibilisation aux risques plus robuste pour nous aider à faire face à l'incertitude et aux changements dans l'industrie qui pourraient se répercuter sur la mise en œuvre de notre plan stratégique, y compris les activités à l'aéroport Pearson de Toronto. Des évaluations régulières des risques ont permis à la direction de bien harmoniser les ressources et de les réaffecter rapidement, et notamment de définir de nouvelles priorités en fonction de l'évolution de l'environnement de risque. Nous comptons sur notre système de gestion du risque d'entreprise pour cerner les problèmes dont il y a lieu de discuter avec le comité compétent du conseil d'administration.

À chaque réunion du conseil d'administration, nous tenons une discussion approfondie ciblée sur un secteur à risque élevé. De plus, un groupe de travail du conseil d'administration a été chargé d'examiner les enjeux critiques et de veiller à ce que cet examen se fasse sous l'angle des facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG), un accent particulier étant mis sur les changements climatiques. Dans le cadre de ses responsabilités de surveillance, le conseil d'administration a prévu de discuter des risques et des possibilités liés aux changements climatiques lors de chacune de ses réunions ordinaires. En 2022, l'une des principales réalisations attendues de la direction consistera en une évaluation actualisée de l'importance relative afin de guider la prochaine phase de notre parcours lié aux facteurs ESG.

Les partenariats sont demeurés essentiels à notre réussite en 2021. Au cours de la dernière année, le personnel de la GTAA a travaillé de façon créative avec nos partenaires commerciaux et les nombreuses entreprises sur lesquelles nous comptons chaque jour pour veiller au bon déroulement des activités

aéroportuaires, en cette période de bouleversements, et pour nous assurer de la confiance de nos passagers. En 2021, nous avons continué de mettre l'accent sur un « Aéroport en santé » et d'en faire une priorité, notamment en améliorant davantage la filtration dans le système de chauffage, de ventilation et de climatisation de nos terminaux, afin de démontrer à nos passagers et à nos travailleurs que nous avons à cœur leur santé et leur sécurité. Je suis fier que nous ayons créé l'aéroport le plus propre en Amérique du Nord selon Skytrax, et que notre aéroport ait reçu l'agrément sanitaire du Conseil international des aéroports (ACI).

Aucune de ces réalisations n'aurait été possible sans le dévouement indéfectible de nos gens, qui continuent de faire preuve de force et de résilience face à l'adversité. Je tiens à remercier chacune et chacun des employés de la GTAA pour son engagement soutenu et sa détermination à obtenir des résultats. Les membres de notre personnel de première ligne ont su assurer le fonctionnement sécuritaire et efficace de l'aéroport malgré la grande incertitude qui régnait au plus fort de la pandémie. Ils se sont présentés au travail chaque jour pour offrir un service complet à nos passagers, à leurs collègues et à nos partenaires commerciaux, et pour veiller au maintien des fonctions essentielles de l'aviation afin d'assurer les expéditions d'équipement de protection individuelle (EPI), de vaccins et d'autres biens essentiels.

Je tiens également à exprimer toute ma gratitude à l'équipe de la haute direction de la GTAA et à notre présidente et chef de la direction, Deborah Flint, qui a fait montre d'un leadership inébranlable. Deborah continue de porter une attention très pointue aux objectifs d'affaires énoncés dans notre plan stratégique, tout en faisant preuve de souplesse et d'agilité de manière à adapter notre stratégie aux besoins émergents. Tandis que nous travaillons à remettre notre organisation sur la voie de la rentabilité, la haute direction a notamment pour mandat de maintenir les capacités organisationnelles voulues pour que nous ayons les bons effectifs dans les bonnes zones de l'aéroport à mesure que le volume de passagers recommence à augmenter. Le mandat de notre direction consiste également à veiller au respect de notre engagement en matière de diversité, d'équité et d'inclusion à tous les niveaux de l'organisation, y compris au sein de notre conseil d'administration.

Je remercie également les nombreux intervenants de la GTAA, dont les organismes gouvernementaux à tous les niveaux, les compagnies aériennes, les partenaires commerciaux, les organisations syndicales et les organismes de la fonction publique. Les solides relations que nous avons forgées avec ces intervenants témoignent de l'importance que nous accordons à l'établissement de relations de collaboration qui cadrent

avec nos objectifs d'affaires. Je n'ai que des éloges pour leur soutien continu et leur volonté de travailler côte à côte avec nous et de trouver des solutions gagnant-gagnant aux problèmes auxquels nous devons collectivement faire face.

Je suis reconnaissant envers les membres du conseil d'administration de leur mobilisation, de leur soutien et de leurs conseils précieux en ces temps difficiles et, au nom de tout le conseil d'administration, je tiens à remercier Kathleen Keller-Hobson et Roger Mahabir, qui quittent le conseil d'administration en mai 2022, pour leurs bons services. Les sages conseils de Kathleen sur les questions de gouvernance organisationnelle et les contributions réfléchies de Roger dans le domaine de la technologie ont été d'une grande utilité pour leurs collègues du conseil d'administration et la haute direction.

Pour 2022, j'envisage avec un optimisme prudent l'avenir de la GTAA en raison de l'augmentation des taux de vaccination, de l'assouplissement des restrictions de voyage, de la croissance économique prévue et de la demande refoulée de voyages. Étant donné l'emplacement géographique de l'aéroport Pearson de Toronto, l'ensemble des transporteurs aériens qui l'ont desservi et qui le desservent actuellement, et le solide rendement de notre réseau avant la pandémie de COVID 19, je suis convaincu que nous pourrions continuer d'offrir une porte d'entrée avantageuse et attrayante aux exploitants en tant que plaque tournante et point d'accès non seulement au Canada, mais à toute l'Amérique du Nord. À mesure que nous sortons de la période de pandémie pour nous diriger vers la reprise, nous nous positionnons pour réussir dans un monde nouveau, à la fois plus numérique et plus durable, en gérant intelligemment les coûts, en diversifiant nos sources de revenus, en favorisant l'excellence opérationnelle pour accroître notre efficacité, et en veillant à ce que notre aéroport reste sécuritaire et en santé. Nous persévérons dans notre quête de façons d'améliorer notre viabilité financière tout en évaluant et en rehaussant la proposition de valeur de la GTAA d'aujourd'hui et de demain.



**Doug Allingham**  
Président, Conseil d'administration de la GTAA

#### DIVULGATIONS PERTINENTES

GRI 102-14, GRI 102-15, GRI 102-18, GRI 102-21, GRI 102-28, GRI 102-29, GRI 102-30, GRI 102-47, GRI-201-2, GRI 203-1, GRI 302-4 TCFD-S.a/b Stratégie, TCFD-G.a Gouvernance, TCFD-G.b Gouvernance, TCFD-M.a Mesures et objectifs

#### ODD PERTINENTS

ODD 9

## Entrevue avec Deborah Flint, présidente et chef de la direction de la GTAA



**La force de l'aéroport Pearson signifie que nous ne perdons jamais de vue notre objectif de créer l'aéroport de l'avenir en bâtissant notre entreprise de façon intelligente, saine et rentable. »**



Nous nous sommes entretenus avec Deborah Flint, présidente et chef de la direction de la GTAA, pour réfléchir aux réalisations et aux défis de 2021 et à ce que l'avenir réserve à la GTAA.

**Le thème du rapport annuel de cette année est la force de l'aéroport Pearson. Qu'est-ce que cela signifie pour vous et pour l'organisation dans son ensemble?**

La force de l'aéroport Pearson représente une mentalité et une attitude de persévérance en ces temps difficiles. Cela signifie que, devant l'adversité, nous sommes encore plus forts lorsque nous sommes unis et guidés par nos valeurs organisationnelles d'inclusion, d'agilité, d'innovation, de collaboration et d'orientation vers les résultats. La force de l'aéroport Pearson repose également sur les relations de collaboration étroite que nous entretenons avec nos partenaires commerciaux et les collectivités. Avant tout, la force de l'aéroport Pearson signifie que nous ne perdons jamais de vue notre objectif de créer l'aéroport de l'avenir en bâtissant notre entreprise de façon intelligente, saine et rentable.

**Le monde continue d'affronter une pandémie d'une ampleur jamais vue depuis des générations. En tant que chef de la direction de la GTAA, comment vivez-vous l'expérience de gérer le plus grand aéroport du Canada pendant la pandémie de COVID 19?**

La pandémie a tout changé pour nous et pour l'industrie de l'aviation, et nous traversons toujours une période de grande instabilité. Bien que de nombreux pays du monde aient ouvert leurs frontières au début de 2021, le Canada est resté fermé aux voyages non essentiels. Au gré des vagues successives du virus qui ont entraîné d'autres restrictions de voyage, nous avons connu deux années ponctuées d'arrêts des activités et de petites reprises sitôt interrompues.

L'un de nos plus grands défis est l'absence de normes internationales communes en matière de dépistage et de vaccination. En ce qui concerne les protocoles de dépistage avant le vol et à l'arrivée, nous devons composer avec une mosaïque de règles et de règlements qui peuvent changer tous les jours. Nous sommes devenus une organisation résiliente et agile, ayant appris à passer rapidement d'un faible niveau d'activité à un niveau d'activité élevé, et nous avons prêté main-forte à nos partenaires qui cherchaient tant bien que mal à adapter leurs propres activités aéroportuaires à la nouvelle réalité.

Je ne pourrais pas être plus fière de la façon dont nos employés se sont adaptés rapidement à ces temps difficiles. Nos gens ont adopté une mentalité entrepreneuriale et ont mis sur pied de nouvelles équipes de collaboration bien structurées à l'échelle de l'organisation. Dans un esprit de camaraderie et d'équipe, ils se sont mis chaque jour au service de nos passagers, de nos partenaires commerciaux et des collectivités dans lesquelles nous exploitons nos activités. Je remercie chacune et chacun d'entre eux de l'engagement, du dévouement et de la débrouillardise dont ils ont continuellement fait preuve de manière à offrir un solide rendement opérationnel et organisationnel, malgré tout ce que nous avons vécu en 2021. Je suis aussi très reconnaissante envers les dirigeants syndicaux pour le climat de respect et de collaboration qui nous a aidés à traverser la tempête de la COVID 19.

**En quoi le plan stratégique 2021-2023 de la GTAA s'est-il révélé être un atout dans ce contexte?**

Heureusement, nous avons élaboré un plan stratégique de trois ans, ne sachant pas combien de temps la pandémie durerait. Cela nous a permis

de cibler les ressources de l'organisation de manière cohérente et de nous doter de solides capacités de planification qui reposent sur la science, l'analytique et les données et qui assurent une certaine souplesse dans nos processus décisionnels. À l'appui de notre plan stratégique, nos équipes sont parvenues à réduire nettement les coûts et à diversifier nos sources de revenus en trouvant des façons novatrices de générer des revenus non liés au transport de passagers qui ont contribué à notre résultat net et à notre résilience financière en 2021.

Mentionnons à titre d'exemple notre initiative commerciale fructueuse avec Switch Health, une entreprise canadienne de soins de santé qui offre des services de dépistage de la COVID 19 sur place au personnel, aux passagers et à l'ensemble de la communauté de l'aéroport Pearson de Toronto. La GTAA fait également preuve de leadership en diversification dans le cadre du programme Fly Canada, une initiative qui tire parti des avantages en matière de coûts découlant de la collaboration avec des exploitants d'aéroports canadiens, qui comprennent aujourd'hui les exploitants de l'Aéroport international de Vancouver, de l'Aéroport international de Calgary, de l'Aéroport international Montréal-Trudeau et de l'Aéroport international d'Edmonton. Le premier projet de collaboration auquel travaillent certains exploitants porte sur l'acquisition de la prochaine génération de technologie d'enregistrement dans les quatre aéroports. Ce type de collaboration aéroportuaire est un plan directeur devant permettre de réduire les coûts de la technologie et d'explorer des façons dont nous pouvons devenir un fournisseur de services pour l'industrie. Nous sommes tout à fait emballés par ces initiatives de diversification des revenus et d'autres projets de ce genre, et nous commençons à peine à découvrir où ces nouveaux débouchés peuvent nous mener dans l'avenir.

#### **On vous a déjà entendu dire qu'« il ne faut jamais gaspiller une bonne crise ». Pouvez-vous nous parler de cette philosophie?**

La pandémie de COVID 19 nous a forcés à repenser nos activités sous tous les angles. Elle a été l'occasion de réévaluer et de revoir, après mûre réflexion, comment nous pouvons améliorer continuellement chaque aspect de nos activités en faisant appel à la créativité et à l'innovation. L'aéroport Pearson de Toronto est une porte d'entrée mondiale qui fait concurrence à d'autres aéroports internationaux. Il est donc d'une importance vitale pour nous de continuer de rehausser nos capacités et de nous préparer à la prochaine ère du transport aérien, qui promet d'être robuste, mais différente.

En 2021, nous avons continué d'investir massivement dans des systèmes et des processus technologiquement évolués, dont bon nombre ont été accélérés sous l'effet de la pandémie. Par exemple, nous avons mis en place de nouvelles procédures d'enregistrement et

d'embarquement qui permettent aux voyageurs de passer aisément du trottoir au contrôle de sécurité. Bâtir l'aéroport de l'avenir signifie de veiller à ce que l'expérience des passagers qui passent par l'aéroport Pearson de Toronto soit caractérisée par la fiabilité, la rapidité, la sécurité et le confort à chaque étape de leur voyage. C'est ainsi que nous continuons d'assurer notre avantage concurrentiel. En fait, l'un de ces investissements, à savoir le système d'attente pour les passagers, vient d'être sacré projet de l'année dans la catégorie de la technologie par la publication Airport Business.

Le 14 mars 2022, le gouvernement du Canada a annoncé que la GTAA recevra plus de 142 millions de dollars du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA) de Transports Canada pour des investissements dans les infrastructures aéroportuaires de l'aéroport Pearson de Toronto. Ces fonds nous permettront de mieux nous positionner pour créer l'aéroport dont le Canada a besoin tandis qu'il se remet de la pandémie de COVID 19 : un aéroport qui soutient les chaînes d'approvisionnement, qui appuie le commerce, qui favorise l'emploi et qui contribue au développement économique de façons durables et novatrices. Or, le programme d'investissement ne représente qu'une fraction de ce qu'il était avant la pandémie, alors que les demandes se multiplient pour que notre aéroport soit numérique, écologique et, au final, carboneutre, résilient aux changements climatiques et adaptable aux objectifs de santé. Nous n'en sommes qu'au début de notre parcours en matière d'infrastructure, qui exigera de la créativité, de nouveaux partenaires et de nouvelles approches pour que le Canada soit concurrentiel dans l'économie mondiale.

#### **Pouvez-vous nous parler de la participation de la GTAA à la communauté de l'aviation internationale?**

La GTAA est devenue un chef de file et normalisateur reconnu dans l'industrie mondiale de l'aviation, et nous participons souvent à des tribunes internationales avec nos pairs des principaux aéroports du monde afin de discuter de pratiques exemplaires dans le but de trouver des solutions à nos problèmes communs. La pandémie de COVID 19 a rapproché plus que jamais les aéroports, les compagnies aériennes et tout l'écosystème du transport aérien et du tourisme. Ensemble, nous sommes appelés à relever le défi de taille qui consiste à harmoniser les normes de voyage et de santé, à effectuer des transitions liées aux changements climatiques, à faire concurrence aux nouvelles technologies et à tirer parti de ces dernières.

Nous avons connu une année productive, ayant participé aux travaux et influencé les décisions d'organisations telles que le Conseil international des aéroports (ACI), au conseil duquel je siège et qui est l'organisation professionnelle des aéroports du monde, l'Association du transport aérien international (IATA) et

l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). De plus, le comité permanent mondial de la sûreté de l'ACI est présidé par notre chef de la sécurité.

#### **Quel rôle la durabilité joue-t-elle dans la relance de la GTAA?**

La durabilité joue un rôle important tant dans notre relance que dans nos perspectives à long terme. En 2021, nous avons mis à jour la politique environnementale de la GTAA afin de nous aider à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Conjointement avec d'autres grands aéroports comme l'Aéroport international Heathrow et le Royal Schiphol Group, nous sommes des chefs de file de l'initiative Clean Skies du Forum économique mondial. Dans le cadre de cette initiative, nous appuyons l'engagement Clean Skies for Tomorrow selon lequel l'industrie de l'aviation s'engage à utiliser 10 % de carburant d'aviation durable d'ici 2030. La participation à ces initiatives internationales est essentielle à mesure que la GTAA et l'ensemble de notre industrie progressent vers un avenir plus durable, et que nous cherchons à trouver des stratégies communes pour lutter contre les changements climatiques et nous attaquer à d'autres problèmes urgents.

#### **Enfin, que nous réserve l'année 2022 et à quoi ressemblera la relance de la GTAA?**

La pandémie de COVID 19 nous a appris que nous devons nous préparer à de multiples scénarios : l'année à venir pourrait être marquée par une forte croissance, tout comme elle pourrait correspondre à notre pire scénario. Je suis optimiste quant à l'avenir à court et à long terme de l'industrie de l'aviation et à la contribution qu'y apportera l'aéroport Pearson de Toronto. Grâce au rôle que nous jouons au chapitre de la stimulation des affaires, de la création d'emplois et de la perception mondiale dans l'économie locale, régionale et canadienne, de grandes possibilités s'offrent à nous. Mais nous ne pouvons pas nous croiser les bras et attendre. Il nous faudra de nombreuses années pour relancer nos activités et, même là, l'industrie ne sera plus jamais la même. Peu importe le rythme de la relance, la GTAA s'est dotée, pendant cette crise, de solides capacités qui lui permettront d'aller de l'avant au cours des années à venir. Nous sommes plus résilients, plus novateurs et mieux équipés pour être plus efficaces, plus rentables et animés par un plus grand esprit d'entreprise. Plus important encore, nous sommes prêts à devenir l'aéroport de l'avenir en étant encore plus diversifiés, plus équitables et plus inclusifs, tandis que nous amenons le monde au Canada et le Canada au monde.



#### **Deborah Flint**

Présidente et chef de la direction

#### **DIVULGATIONS PERTINENTES**

ODD 9



## LA FORCE DE L'AÉROPORT PEARSON

# VIABILITÉ FINANCIÈRE

### NOTRE OBJECTIF : FAVORISER LA SOLIDITÉ FINANCIÈRE ET LA COMPÉTITIVITÉ DES COÛTS

En dépit de la volatilité du secteur, l'année 2021 s'est avérée bonne pour le rendement opérationnel. En réponse à la chute spectaculaire du nombre de passagers en 2020 et en 2021, nous avons dû nous adapter rapidement pour faire face à la nouvelle réalité financière et, compte tenu des revenus de 826,8 M\$ de la GTAA pour 2021, représentant encore à peu près la moitié des niveaux préalables à la pandémie, nous avons modifié la manière dont nous abordons les sources de revenus traditionnelles de l'aéroport ainsi que les possibilités de nouvelles sources de revenus ou de réduction des coûts.

#### DIVULGATIONS PERTINENTES

GRI 102-9, GRI 102-44, GRI 102-47, GRI 103-1, GRI 103-2  
TR-AL-110a.2/TR-AF-110a.2

#### ODD PERTINENTS

ODD 9

ODD 17

Bien que nous ayons subi d'importantes pertes en 2021 en raison de la baisse du volume de passagers, en tenant compte du montant disponible aux termes de nos facilités de crédit, des soldes de nos fonds soumis à restrictions, de notre capacité potentielle à faire appel aux marchés financiers, des réductions de nos charges d'exploitation et dépenses d'investissement, de l'aide gouvernementale à ce jour et de notre encaisse, nous ne prévoyons pas manquer de fonds et nous nous attendons à pouvoir nous acquitter de nos obligations à mesure qu'elles deviennent exigibles.

## PRODUCTION DE REVENUS

Si les revenus provenant des activités liées aux passagers demeurent en mode de reprise, les activités de fret ont joué un rôle plus important dans la production de revenus pour la GTAA. En 2021, notre activité quotidienne moyenne de fret a plus que doublé par rapport à 2019, passant de 18 à 44 vols. Nous nous attendons à ce que le commerce électronique maintienne son élan en 2022, et l'IATA a annoncé que la croissance des activités de fret devrait augmenter de 13,2 % en 2022 par rapport aux niveaux de 2019. Alors que nous nous tournons vers l'avenir, nous continuons de tirer parti des possibilités qu'offre l'élan actuel du commerce électronique, et nous nous assurons de disposer de l'infrastructure et des installations appropriées pour répondre à cette demande croissante.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2021, nous avons augmenté les tarifs aéronautiques et les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA). Les tarifs aéronautiques pour l'aviation commerciale ont augmenté de 3 %, et ceux pour tous les avions d'affaires et d'aviation générale de 19 000 kilogrammes ou moins ont augmenté à 575 \$ par arrivée. Les FAA pour les passagers au départ ont augmenté de 5 \$ par passager et de 2 \$ par passager en correspondance.

En 2021, l'activité quotidienne moyenne de fret à Toronto Pearson a plus que doublé par rapport à 2019, passant de **18 à 44** vols

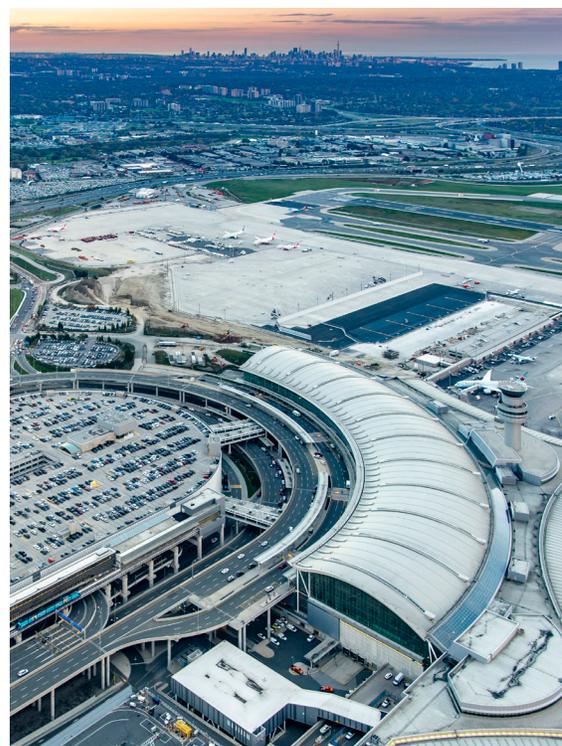
Ces augmentations ont renforcé notre capacité à continuer d'investir dans la santé du transport aérien et la relance de l'industrie.

## LIMITER LES COÛTS

Le coût des biens et des services et le coût de la main-d'œuvre représentent 88 % de notre budget de fonctionnement. Par conséquent, notre équipe de direction a accordé la priorité à l'optimisation des coûts en 2021. Par exemple, dans le but de réaliser des économies, nous avons revu nos activités de déneigement dans les aires de trafic de l'aéroport et d'exploitation côté ville. En ce qui a trait aux aires d'exploitation côté ville, nous avons cessé d'enlever la neige aux endroits inutilisés, comme le stationnement de l'immeuble administratif, qui n'était pas utilisé pendant que les employés travaillaient à domicile. Dans les aires de trafic, plutôt que de déneiger comme nous l'avons fait par le passé, nous avons utilisé des fondeuses à neige sur place. Ces changements proposés par les employés ont non seulement contribué à limiter les coûts, mais ont aussi permis d'éliminer la nécessité d'avoir 73 camions à benne basculante et véhicules d'escorte, réduisant ainsi la congestion automobile sur l'aire de trafic et favorisant notre efficacité opérationnelle. De telles initiatives ont entraîné une augmentation de la marge du BAIIA<sup>1</sup>. Ces efforts ont porté la marge à 38,5 % comparativement à 33,9 % en 2020, principalement en raison de la baisse des coûts en 2021.

## PROJETS D'IMMOBILISATIONS

En 2021, les grands projets d'immobilisations comprenaient l'amélioration de la correspondance à l'aérogare 1, la restauration de certaines parties de nos superstructures côté piste, le rehaussement des processus frontaliers et d'enregistrement, des améliorations à la manutention des bagages pour renforcer l'efficacité opérationnelle et des projets d'accessibilité dans une optique passagers. En raison des répercussions importantes de la COVID-19, un nombre important de projets du programme d'immobilisations ont été réduits ou reportés. Ces projets d'immobilisations reportés seront réévalués pour tenir compte de la portée, de la tarification et des facteurs ESG afin de répondre aux besoins en matière d'activités de transport aérien et de flux de trésorerie.



## ACCENT SUR LES FINANCES

- Nous avons lancé une émission d'obligations sur 30 ans de 400 M\$, ce qui nous a permis de convertir la dette à taux variable en dette à taux fixe et d'accroître nos liquidités en 2021.
- Nous avons négocié une modification de notre acte de fiducie-cadre pour permettre à la GTAA d'investir dans des projets qui n'auraient autrement pas été possibles.
- Un report des paiements au titre du loyer foncier de la GTAA pour 2021 nous a été accordé.

<sup>1</sup> Le BAIIA est une mesure financière non conforme aux PCGR. 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.



**APERÇU  
FINANCIER  
DE 2021**

Revenus de

**826,8 M\$**

Liquidité totale :

**258,2 M\$**

Dépenses d'investissement de

**144,6 M\$**



Dette nette totale :

**6,5 G\$**

Charges d'exploitation de

**508,4 M\$**

Perte nette consolidée de

**350,4 M\$**



BAIIA de

**318,4 M\$**

Marge du BAIIA de

**38,5 %**

Émission de billets à  
moyen terme (BMT) de  
série 2021-1 de

**400 M\$**



D'autres renseignements sur les résultats financiers de la GTAA se trouvent à la section « rapport de gestion » du présent document.



## LA COLLABORATION À L'HONNEUR

### TRAVAILLER AVEC DES CHEFS DE FILE DANS LA LUTTE CONTRE LA COVID-19

La GTAA a continué de jouer un rôle de chef de file en appuyant la recherche sur les tests de dépistage de la COVID-19 et, en mars 2021, en lançant un programme de recherche sur les tests financé par le Programme d'aide à la recherche industrielle du Conseil national de recherches du Canada. L'objectif de cette recherche était d'explorer l'efficacité des tests de dépistage antigéniques par rapport à celle des tests PCR dans un environnement commercial très fréquenté, ainsi que l'opérationnalisation des tests PCR rapides dans un contexte aéroportuaire. Pour ce projet, nous avons collaboré avec une équipe d'entreprises de soins de santé du Canada qui ont déployé leurs flux de travail numérique, leurs tests de dépistage et leurs infrastructures de données pour l'exécution et le suivi de ce programme. En parallèle de l'étude financée par le gouvernement fédéral, la GTAA a collaboré avec trois éminents épidémiologistes et chercheurs canadiens, Dr Kevin Schwartz, D' Prabhat Jha et D' Isaac Bogoch, en vue de déterminer si les tests de dépistage antigéniques peuvent s'avérer efficaces pour repérer les personnes infectieuses en milieu de travail et réduire la transmission et les éclosions. Les études, qui ont pris fin au mois de juillet, appuient leurs hypothèses respectives.

### RENFORCER NOS RELATIONS COMMERCIALES

La collaboration étroite avec de nombreux leaders du monde des affaires demeure l'une de nos principales forces et une pierre angulaire de la réussite de la GTAA. Tout au long de 2021, nous avons travaillé avec tous nos secteurs d'activité pour trouver de nouvelles façons de stimuler la croissance des ventes et des revenus. Dans le cadre de notre programmation commerciale du temps des Fêtes, nous avons lancé plusieurs campagnes pour surprendre et ravir nos passagers. Parmi celles-ci, la campagne « Vive le temps des Fêtes », menée de concert avec notre partenaire Dufry, qui a offert des rabais intéressants dans ses boutiques hors taxes, une promotion de Rogers pour courir la chance de remporter un voyage à Las Vegas et d'assister à une partie de hockey de la LNH, ainsi que le tirage du programme des Fêtes de la CIBC qui a permis de distribuer 100 000 \$ en cartes-cadeaux de 25 \$ et 50 \$.

### COLLABORER AVEC L'INDUSTRIE

La GTAA et NAV CANADA ont continué de collaborer avec Bombardier, un chef de file mondial de la fabrication d'avions d'affaires, pour la construction de la nouvelle usine de fabrication moderne de l'entreprise, dont l'ouverture est prévue à Toronto Pearson en 2023. Les travaux de construction ont entraîné la fermeture de la piste 05/23, notre plus achalandée, pendant plus de 1 600 heures pendant la journée, de façon à offrir un accès sans précédent à Bombardier pour ses équipages et son équipement. Une fois les travaux achevés, le centre de fabrication de 770 000 pieds carrés servira de site de production de l'avion-phare de l'entreprise, le Global 7500, et l'installation générera des revenus importants pour la GTAA tout au long de son bail de 30 ans.



## COLLABORER AVEC LE GOUVERNEMENT

Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires gouvernementaux des ordres fédéral et provincial, et nos partenaires des autorités régionales et municipales, et nous mobilisons les agences et les organismes de réglementation fédéraux comme Transports Canada, NAV CANADA, l'Agence de la santé publique du Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) autour d'un large éventail d'enjeux environnementaux, sociaux et économiques pour faire entendre notre voix et nous prononcer sur les enjeux touchant la GTAA et l'ensemble de l'industrie du transport aérien.

En 2021, au niveau fédéral, nous avons continué de défendre activement les éléments suivants :

- La poursuite de l'exonération des charges liées au loyer foncier pour 2021 et 2022 afin de soutenir notre reprise financière et, en 2023, la permission pour la GTAA de réinvestir les sommes du loyer foncier dans des projets aéroportuaires critiques et stratégiques, ce qui pourrait représenter 1 G\$ au cours des 10 prochaines années.
- L'allocation de ressources gouvernementales adéquates aux organismes gouvernementaux, y compris l'ASFC, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis, pour répondre aux besoins entourant l'augmentation prévue des déplacements et aux défis que posent les mesures sanitaires imposées par le gouvernement.
- Des normes mondiales de certificats de vérification de la santé qui peuvent être intégrées aux processus frontaliers et des compagnies aériennes existants et le financement d'un programme national de numérisation des dossiers de santé par nos provinces, qui a été réalisé avec succès lorsque la preuve canadienne de vaccination a été lancée.
- La modernisation des politiques et des règlements du gouvernement sur le commerce hors taxes pour permettre l'établissement de boutiques hors taxes à l'arrivée et de magasins à deux boutiques dans les aéroports canadiens afin de donner accès aux voyageurs à ces options de vente au détail déjà offertes dans de nombreux aéroports du monde aujourd'hui et d'ouvrir la voie à une nouvelle source de revenus fort nécessaire.

Le 14 mars 2022, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il approuvait quatre des cinq demandes présentées dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports et qu'il verserait une contribution de 142 M\$ pour appuyer la poursuite des services aériens et d'importants projets d'infrastructure de transport. Le financement soutiendra des investissements qui amélioreront la sécurité des passagers et le transport en commun.

En 2021, aux niveaux provincial et municipal :

- Nous avons transmis une note en vue du budget provincial ontarien et soumis une présentation au Groupe de travail ministériel sur la relance économique du tourisme de la province, demandant une reprise sécuritaire et fondée sur la science des voyages ainsi que des mesures incitatives pour revitaliser l'écosystème du tourisme et des voyages de l'Ontario.
- De concert avec les membres du conseil d'administration de la GTAA, nous avons réalisé une présentation de mise à jour annuelle de la GTAA à tous les conseils régionaux qui sélectionnent des candidats au conseil d'administration de la GTAA. Les présentations ont porté sur les répercussions de la COVID-19 sur l'aéroport Toronto Pearson, l'apport national à la résilience de la chaîne d'approvisionnement, l'engagement Aéroport en santé et l'investissement gouvernemental nécessaire pour assurer la compétitivité du plus grand aéroport et de la deuxième zone d'emploi en importance au Canada.
- Nous avons plaidé avec succès pour que le personnel de première ligne des aéroports soit vacciné en priorité et nous avons mis en place une clinique de vaccination pour les employés de l'Aéroport et les travailleurs étrangers temporaires arrivant à Toronto Pearson.
- Nous avons fait pression auprès des responsables provinciaux en faveur d'un financement du transport en commun pour améliorer les liaisons régionales de transport en commun vers Toronto Pearson, en particulier pour la prochaine phase de l'étude du tronçon de l'aéroport du prolongement vers l'ouest de la ligne Eglinton Crosstown West.

### DIVULGATIONS PERTINENTES

GRI 102-12, GRI 102-13, GRI 102-42, GRI 102-43, GRI 102-44, GRI 102-47, GRI 203-1, GRI 413-1, GRI 413-1



LA FORCE DE L'AÉROPORT PEARSON

# EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE

**NOTRE OBJECTIF : ASSURER L'EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE ET UNE  
EXPÉRIENCE D'AÉROPORT EN SANTÉ**

L'efficacité opérationnelle suppose beaucoup de choses. Il s'agit d'abord d'avoir les bons programmes et les bons processus en place, et cela suppose qu'il est plus important que jamais de mener nos activités de la manière la plus efficace possible pour améliorer l'expérience des passagers. C'est pourquoi, en 2021, nous avons introduit plusieurs nouvelles technologies et nous avons mis en place de nouveaux processus et procédures en plus de réaliser des améliorations à l'infrastructure qui ont renforcé notre efficacité opérationnelle.

**DIVULGATIONS PERTINENTES**

GRI 102-9, GRI 102-12, GRI 102-44, GRI 102-47

**ODD PERTINENTS**

ODD 9

ODD 17

## UN AÉROPORT EN SANTÉ ET SÉCURITAIRE – NOTRE PLUS GRANDE PRIORITÉ

Au début de la pandémie, notre programme Aéroport en santé a positionné la santé et la sécurité des employés et des passagers au cœur de nos priorités. En 2021, nous avons continué d'investir dans les connaissances scientifiques, les données et les innovations technologiques les plus actuelles et de les intégrer à nos pratiques.

Orientée par des experts des domaines de la santé, des tests diagnostics, de la santé publique et de l'industrie, notre initiative Aéroport en santé, reconnue mondialement, adopte une approche à plusieurs niveaux en matière de sécurité. Cette approche comprend des protocoles de nettoyage renforcés, des améliorations aux systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation, ainsi que des mesures de sécurité qui comprennent le port du masque, la distanciation physique et un accès restreint aux installations comme mesure barrière supplémentaire pour les employés et les passagers. C'est avec beaucoup de fierté que nous avons appris que notre aéroport a été nommé le plus propre en Amérique du Nord en 2021 selon Skytrax. Cette reconnaissance témoigne de notre étroite relation de travail avec nos nombreux chefs de file en matière de santé et de sécurité et, plus particulièrement, avec notre partenaire de nettoyage, Dexterra.

En 2021, dans le cadre de notre programme Aéroport en santé à plusieurs niveaux, nous avons :

- rehaussé les filtres à haute efficacité pour les particules de l'air et installé l'irradiation germicide aux ultraviolets dans notre système de chauffage, de ventilation et de climatisation;
- élargi l'utilisation des technologies sans contact dans les kiosques d'enregistrement, les ascenseurs, le dépôt de bagages et les installations d'aliments et de boissons à emporter;
- mis en place l'irradiation germicide aux ultraviolets pour nettoyer les escaliers mécaniques, les trottoirs roulants, les rampes, les escaliers, les chariots à bagages et les kiosques, en plus d'avoir des robots autonomes qui nettoient les planchers;
- poursuivi l'installation de protecteurs en plexiglas, totalisant 1 000 unités, soit l'équivalent de trois kilomètres de plexiglas installés dans les zones stratégiques, comme à l'enregistrement, aux portes, aux contrôles et aux points de vente.



### MILIEU DE TRAVAIL SÉCURITAIRE

Notre engagement envers la santé et le bien-être de nos employés demeure résolu, et nous continuons d'évaluer, d'adapter et de mettre de l'avant notre programme Aéroport en santé qui touche directement nos employés. Outre la mise en œuvre de plusieurs mesures et protocoles de sécurité aéroportuaire, nous avons lancé en 2020 un registre des cas de COVID-19, une première dans l'industrie.

Conformément à l'exigence du gouvernement fédéral, la GTAA a mis en œuvre sa propre politique de vaccination obligatoire, entrée en vigueur le 14 septembre 2021, qui prévoyait que tous les employés de la GTAA soient entièrement vaccinés d'ici le 31 octobre 2021 et que des mesures d'adaptation soient prises pour les motifs couverts par la *Loi canadienne sur les droits de la personne*. La GTAA a également publié une politique de vaccination à l'échelle de l'aéroport pour tous les locataires, les travailleurs, les entrepreneurs et les sous-traitants de l'aéroport. En décembre, toutes les entreprises avaient terminé la mise en œuvre de leurs politiques et avaient confirmé que tous les employés étaient vaccinés ou détenaient une exemption en vertu

de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*. La GTAA prend très au sérieux la protection de ses travailleurs, de ses passagers et de la collectivité.

Les efforts visant à offrir un milieu de travail sécuritaire se sont poursuivis par l'élaboration des lignes directrices sur les politiques en matière de sécurité au travail de GTAA. Les lignes directrices définissent le cadre et les protocoles qui permettront aux employés d'assurer leur santé et leur sécurité tout au long de la pandémie. Il s'agit d'un document évolutif qui a été mis à jour à plusieurs reprises au fur et à mesure de l'évolution des directives de santé publique. Grâce à ces mises à jour constantes, notre programme de sécurité était à l'avant-garde de la protection. La pertinence de ces mises à jour s'est manifestée très clairement pendant la propagation du variant Omicron, lorsque nous avons dû nous adapter rapidement et ajouter des mesures d'atténuation pour assurer la santé et la sécurité des employés tout en garantissant la poursuite des activités de l'aéroport.

Des plans d'action propres aux sites ont été élaborés pour chaque espace de travail unique de la GTAA. Les plans d'action propres aux sites font état du respect des protocoles liés à la COVID-19 dans chaque espace et de la conformité à leur égard. Les superviseurs sont tenus d'effectuer des inspections de conformité pour surveiller et documenter les mesures prises par les employés et le respect des pratiques de travail sécuritaires établies. En plus des plans d'action propres aux sites, plusieurs groupes d'inspection surveillaient et documentaient le respect des protocoles liés à la COVID-19 dans les espaces publics des aéroports.

Le forum sur la sécurité des travailleurs de l'aéroport Pearson de Toronto est une tribune très utile pour discuter avec les dirigeants syndicaux de l'ensemble de l'aéroport. En 2021, nous nous sommes réunis chaque semaine pour aborder de façon proactive toute préoccupation liée à la sécurité ou à la COVID-19. Ce forum repose sur la confiance et permet au groupe d'aborder collectivement les préoccupations soulevées de manière collaborative. Cette relation nous a aidés à promouvoir la sécurité de façon positive et proactive et elle continue de renforcer la culture de sécurité au sein de la collectivité. Un registre des mesures permet de suivre et de consigner chaque enjeu discuté au forum jusqu'à ce que le dossier de l'enjeu soit clos après la mise en place des mesures d'atténuation, tenant ainsi le groupe collectivement responsable de trouver des solutions à toutes les préoccupations.

Pour faire en sorte que les syndicats et la direction soient sur la même longueur d'onde en matière de sécurité, la GTAA a créé le forum sur la sécurité des travailleurs de l'aéroport Pearson de Toronto. Ce forum est composé de chefs de file en matière de santé et de sécurité des principales structures à Toronto Pearson. Le forum favorise les discussions collaboratives axées sur l'amélioration continue de la sécurité dans la collectivité. Le forum aborde les enjeux, les incidents et les interventions tactiques relatifs aux dangers dans la collectivité, et met l'accent sur les façons d'améliorer continuellement la sécurité des travailleurs et de leurs activités, ce qui fait que tout le monde est plus sûr.

## SUIVRE LA CADENCE

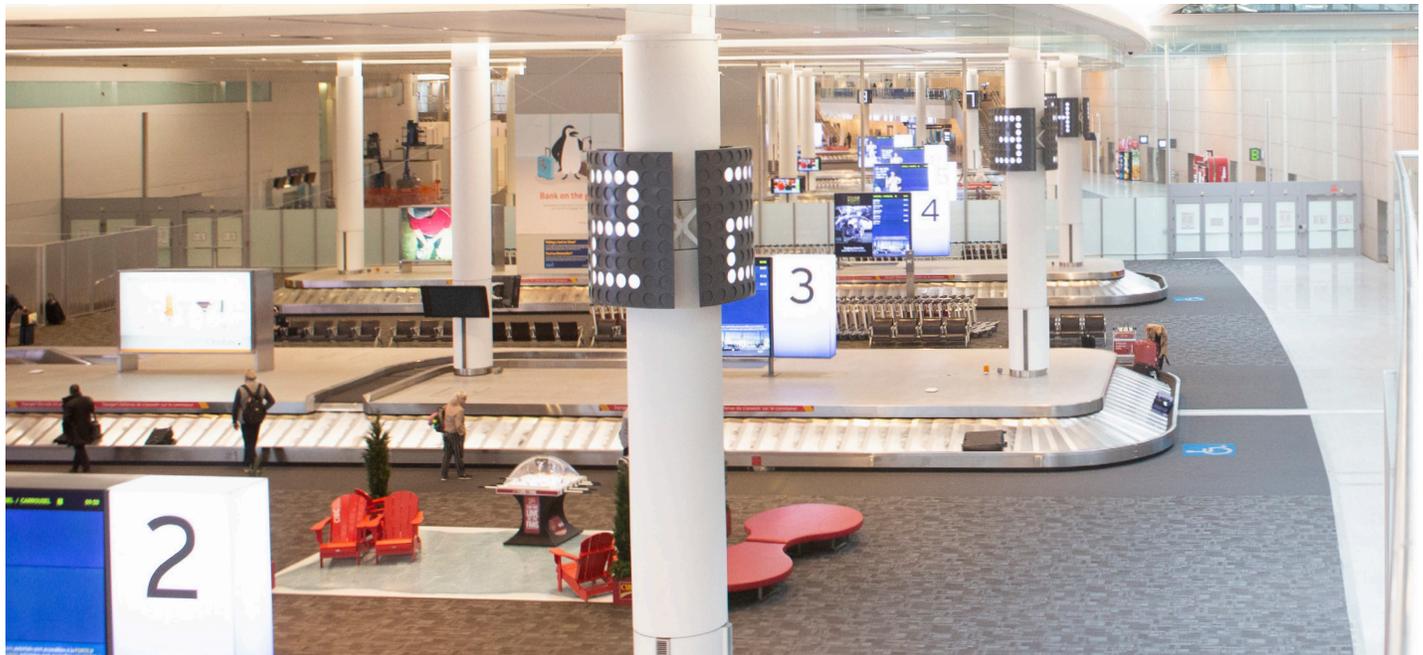
Les exigences en matière de voyage ont continué d'évoluer rapidement tout au long de l'année, et notre personnel de l'exploitation a toujours été en mesure d'agir rapidement, avec agilité et en collaboration, pour répondre aux besoins des passagers tout en maintenant un roulement efficace sur notre terrain d'aviation et dans nos aéroports. Notre personnel a travaillé en étroite collaboration avec nos transporteurs aériens pour fournir des prévisions précises des mouvements des passagers. Ainsi, les transporteurs aériens ont modifié leurs horaires en conséquence et ont reprogrammé des vols pendant les créneaux moins occupés. Nos équipes se sont penchées sur la capacité de passagers dans son ensemble lorsqu'elles ont examiné les paramètres d'exploitation qui comprennent les pistes, les portes, le processus de douane et la manutention des bagages, jusqu'aux processus de ramassage des passagers à l'extérieur de l'aéroport.

Nos équipes ont également travaillé de pair avec nos principaux partenaires de l'industrie et du gouvernement sur la reprise de Toronto Pearson pour comprendre quels nouveaux processus, comme les tests de dépistage de la COVID-19, pourraient être instaurés et ce qu'il fallait faire pour intégrer pleinement ces processus dans le déroulement des activités aéroportuaires. Nous avons dû relever de grands défis, notamment celui de trouver une façon d'adapter les processus mis au point initialement pour réduire le nombre de passagers à mesure que nos activités reprennent.

Compte tenu des directives en constante évolution des organismes de réglementation entourant les vaccins et les tests de dépistage de la COVID-19, il était également essentiel que nous communiquions efficacement avec nos intervenants du secteur, en particulier les compagnies aériennes. Par exemple, lorsque le gouvernement canadien a imposé la vaccination obligatoire pour l'équipage des transporteurs aériens étrangers, nous avons travaillé en étroite collaboration avec les représentants des compagnies aériennes d'autres pays et avec leur siège social pour les informer des exigences changeantes, au fur et à mesure qu'elles évoluaient. De plus, nous avons collaboré avec les entreprises de marketing de destination pour veiller à ce que les agences et les organisateurs de voyages disposent des bons renseignements sur Toronto Pearson à transmettre aux voyageurs.

Au mois de septembre, nous avons ouvert les nouvelles installations de correspondance à l'aéroport 1, qui transforment le processus et l'expérience des passagers en permettant aux passagers de certains vols internationaux d'effectuer plus facilement la correspondance lorsqu'ils





ont un vol intérieur par l'entremise d'une ligne d'inspection secondaire sans avoir besoin de reprendre leurs bagages, ce qui augmente la capacité et réduit les délais de correspondance pour les voyageurs. L'expérience de correspondance entièrement remaniée, qui a été conçue pour répondre aux besoins que créera notre croissance à venir, comprend de nouvelles installations pour le processus de douane de l'ASFC et le contrôle de sécurité de l'ACSTA.

De plus, nous avons perfectionné le processus de manutention des bagages. Nous avons travaillé avec Air Canada et une entreprise de solutions d'ingénierie pour remplacer tous les écrans du système de transporteur de bagages sortants par des écrans plus grands et pour mettre en place un nouveau logiciel de manutention des bagages qui affiche le trajet des bagages du début à la fin. De ce fait, Air Canada a réduit la quantité de bagages mal acheminés grâce à des données en temps réel sur le nombre précis de bagages prévus et chargés pour le départ. Les nouveaux écrans ont été installés dans les 115 points de départ des bagages et, en 2022, des écrans additionnels seront également installés dans tous les points de transport de bagages sortants.

D'autres améliorations opérationnelles ont été réalisées en 2021, notamment :

- l'amélioration de la prévisibilité des départs;
- la réduction de la congestion sur l'aire de trafic et la diminution de la difficulté de faire reculer un aéronef;
- l'amélioration des activités de l'installation centrale de dégivrage en hiver, la réduction des temps d'attente et l'amélioration des temps de roulage, notamment grâce à une meilleure optimisation;
- l'amélioration de l'utilisation des créneaux de piste pendant les activités normales et en cas de tempête de neige;
- l'amélioration des processus d'attribution des postes, maintenant rassemblés dans un seul système de planification, ce qui permet une meilleure utilisation des ressources et une plus grande sécurité.

## COMMUNIQUER AVEC NOS PASSAGERS

Au cours de cette période très difficile, nous savions que, pour bien accompagner nos passagers, nous devons communiquer de la meilleure manière qui soit. Il fallait non seulement nous assurer que les renseignements sur les protocoles et les règles en constante évolution étaient accessibles et clairs, mais aussi que toutes les mesures que nous prenions pour assurer la sécurité et la santé des passagers dans nos aéroports étaient claires à leurs yeux, afin de leur procurer un sentiment de réconfort et de confiance pendant leur voyage. Nous avons communiqué avec nos passagers au moyen d'une signalisation étendue à l'ensemble de nos aéroports et par l'intermédiaire de notre site Web et de nos réseaux sociaux. Notre

campagne « Lorsque vous serez prêt à voyager » a été lancée au mois de juillet, alors que les frontières commençaient à rouvrir, dans le but de rassurer et de renseigner les voyageurs quant à nos mesures de sécurité et d'hygiène. Nous voulions aussi aider les passagers à gérer leurs attentes entourant les changements opérationnels à l'aéroport qui pourraient avoir des conséquences sur les temps d'attente.

À l'aide d'une technologie novatrice appelée Sherpa, nous avons créé un centre d'information sur les voyages sur notre site Web à l'adresse [torontopearson.com/travelhub](https://torontopearson.com/travelhub), qui sert de guichet unique aux voyageurs pour obtenir des renseignements à jour sur les restrictions de voyage, les exigences en matière de visa, les tests, la vaccination obligatoire et plus encore. Nous avons également rédigé des conseils de voyage pour aider les passagers à se familiariser avec certains nouveaux aspects de l'expérience de voyage, et nous avons amplifié la portée des messages de nos principaux partenaires pour présenter les améliorations en matière de santé et de sécurité dans toutes les sphères du voyage, du trottoir à l'avion.

La communication n'est pas à sens unique. Nous demandons aux passagers quels sont leurs besoins et leurs attentes lorsqu'ils passent par notre aéroport en recueillant des commentaires en temps réel par l'entremise de nos kiosques de rétroaction. Les voyageurs peuvent également nous faire part de leurs commentaires en répondant aux sondages auprès des clients, soit en se connectant au réseau Wi-Fi dans nos aéroports ou en balayant les codes QR présentés sur les tables dans l'ensemble des aéroports. Nous comparons les commentaires que nous recevons à ceux d'autres aéroports dans le cadre du programme de qualité du

service aéroportuaire du Conseil international des aéroports (ACI). En 2021, Toronto Pearson a été désigné « meilleur grand aéroport en Amérique du Nord » pour la cinquième année consécutive et il s'est également vu décerner le prix des meilleures mesures de santé et d'hygiène en Amérique du Nord, une nouvelle catégorie créée pendant la pandémie de COVID-19.

**En 2021, Toronto Pearson a également été nommé « meilleur grand aéroport en Amérique du Nord » accueillant plus de 40 millions de passagers pour la cinquième année consécutive et, pour la deuxième fois, il a reçu le prix des meilleures mesures de santé et d'hygiène en Amérique du Nord.**

En tant qu'aéroport servant de porte d'entrée à l'une des villes et à l'un des pays les plus multiculturels du monde, il est essentiel que nous puissions communiquer avec le plus grand nombre de passagers possible dans la langue de leur choix. À cette fin, nous avons élargi nos services de technologie de traduction LanguageLine dans le but d'offrir au personnel de première ligne un accès à 240 langues parlées pour répondre aux demandes de renseignements et aux besoins de communication des passagers. Nous avons également amorcé notre participation au Modèle de maturité des langues officielles (MMLO) du gouvernement du Canada afin de renforcer notre engagement à l'égard des langues officielles du pays par l'amélioration de notre prestation de services et de nos communications avec le public et par le renforcement de la gouvernance et du leadership quant aux enjeux de langues officielles.



## ACCESSIBILITÉ POUR TOUTES ET TOUS

Avant la pandémie de COVID-19, plus d'un million de passagers ayant un handicap passaient par l'aéroport chaque année, et nous avons l'intention d'offrir à tous une expérience aéroportuaire harmonieuse, sécuritaire, inclusive et simple. Nous sommes fiers de proposer un large éventail de services et de technologies aux voyageurs ayant un handicap physique ou une déficience visuelle ou auditive, et aux personnes ayant un handicap caché. En collaboration avec des groupes de défense des droits des personnes handicapées, nous avons déterminé là où il nous était possible d'améliorer l'accessibilité : ouvre-portes automatiques, kiosques d'enregistrement libre-service accessibles et programmes de familiarisation aux aéroports, entre autres.

À l'été 2021, nous avons lancé un programme de familiarisation des chiens-guides en collaboration avec la Fondation des Lions du Canada. Dans le cadre de ce programme, les chiens sont entraînés à se familiariser avec tous les aspects de l'expérience dans un aéroport. Pour répondre aux besoins des passagers ayant des animaux d'assistance, nous avons aménagé des aires de soulagement pour les animaux d'assistance avant et après le contrôle de sécurité, y compris une aire de soulagement pour les animaux d'assistance fermée avec système de rinçage dans le sol. Ce ne sont là que quelques moyens de faire de Toronto Pearson l'un des aéroports les plus accessibles au monde.



**APERÇU  
DE 2021**

Nous avons pris en charge

**~50 %**

de tous les voyages  
internationaux au Canada



L'aéroport a été désigné  
« **meilleur grand  
aéroport en  
Amérique du Nord** »

accueillant plus de 40  
millions de passagers  
pour une cinquième année  
consécutive par l'ACI

Reconnu comme

**l'aéroport le  
plus propre en  
Amérique du Nord**

PAR SKYTRAX

Tests de dépistage de la  
COVID-19 réalisés pour  
plus de

**700 000**

passagers à l'arrivée

Récipiendaire du prix  
pour les **meilleures  
mesures de santé  
et d'hygiène en  
Amérique du Nord**

par l'ACI pour les aéroports  
accueillant plus de 40  
millions de passagers

Ouvert des nouvelles  
**installations de  
correspondance à  
l'aérogare 1**

Une moyenne de  
**357 vols de  
passagers, 44 vols  
de fret et 100 vols  
d'affaires**

par jour



En 2021, nous avons  
réalisé des tests de  
dépistage pour plus de  
700 000 passagers à  
l'arrivée, ce qui équivaut  
à 35 fois le nombre  
de personnes dans  
un aréna de hockey  
professionnel rempli.



## INNOVATION ET TECHNOLOGIE

### CRÉER L'AÉROPORT DE DEMAIN

Notre transformation numérique, qui a commencé bien avant la pandémie de COVID-19, a joué un rôle essentiel dans l'augmentation de l'efficacité de l'aéroport et la stimulation de l'innovation dans l'ensemble de notre chaîne de valeur en intégrant la technologie dans tous les secteurs de nos activités. La pandémie nous a permis d'accélérer l'intégration de certains volets de cette technologie et, en 2021, nous avons continué à investir dans plusieurs nouvelles avancées, notamment de nouvelles procédures d'enregistrement et d'embarquement qui permettent aux voyageurs de se déplacer en toute sécurité. Nous avons également mis en place des files prioritaires sans contact qui permettent aux passagers prioritaires de balayer rapidement leurs documents de voyage avant de passer au contrôle de sécurité. Pour les citoyens canadiens et les résidents permanents de retour au pays qui participent à NEXUS, nous avons mis en place des portes électroniques avec technologie de vérification par reconnaissance faciale qui offrent une autre option aux voyageurs NEXUS à l'arrivée pour accélérer les démarches d'arrivée. Alors que nous nous tournons vers l'avenir, nous voulons pleinement opérationnaliser la technologie d'embarquement libre-service pour les passagers, mise à l'essai en 2021, afin d'offrir plus de flexibilité à la circulation des passagers par l'entremise d'un processus de vérification des documents et d'authentification biométrique des passagers automatisé et sans contact, et d'ainsi favoriser une expérience de traitement des passagers plus rapide et sécuritaire.

Notre système de gestion des actifs d'entreprise est un autre exemple d'application de la technologie visant à améliorer les processus. Nos équipes d'entretien ont constaté qu'il fallait améliorer l'efficacité de notre processus d'attribution des bons de travail, en mettant l'accent sur la réduction du temps nécessaire pour attribuer les bons de travail à nos corps de métier. Grâce à une étroite collaboration entre nos équipes de gestion des actifs de l'entreprise et d'entretien des

aérogares, l'application Maximo Assignment Manager a été élaborée et mise en œuvre pour répondre à ce besoin. Grâce à cette application, le temps nécessaire à l'attribution des bons de travail à nos différents corps de métier a été réduit de 75 %.

## La technologie et l'innovation changent fondamentalement la façon dont nous fonctionnons et produisons de la valeur pour nos passagers et nos intervenants du milieu des affaires.

Cependant, la technologie a ses limites. Le plus grand défi qui se pose à nous est de trouver des moyens de travailler à l'échelle de notre industrie pour définir et stabiliser les exigences de voyages pour l'avenir. Lorsque les règles établies par les gouvernements du monde entier en matière de dépistage, de vaccination et d'autres protocoles liés à la COVID-19 changent presque tous les jours, il est difficile d'automatiser et d'optimiser les processus qui impliquent normalement une interaction humaine. À cette fin, nous continuerons de travailler avec les chefs de file de l'industrie pour trouver et mettre en œuvre la technologie la plus à jour qui contribuera à l'efficacité opérationnelle et à l'amélioration de l'expérience des passagers.



#### DIVULGATIONS PERTINENTES

GRI 102-44, GRI 102-47

#### ODD pertinents

ODD 9



LA FORCE DE L'AÉROPORT PEARSON

# EXPANSION ET DIVERSIFICATION DES AFFAIRES

---

NOTRE OBJECTIF : CRÉER DE LA VALEUR AJOUTÉE GRÂCE À  
L'EXPANSION ET À LA DIVERSIFICATION DES AFFAIRES

---

**DIVULGATIONS PERTINENTES**

GRI 102-44, GRI 102-47, GRI 103-1, GRI 103-2

TR-AL-110a.2/TR-AF-110a.2

## DIVERSIFICATION DES REVENUS

En 2021, nous avons travaillé étroitement avec tous nos partenaires commerciaux et secteurs d'activité pour favoriser la hausse des revenus. Parmi les nouvelles sources de revenus, mentionnons les locations de hangar aux sociétés de production cinématographique, les locations de places de stationnement d'aéronefs et les locations de nos parcs de stationnement aux entreprises de logistique. Dans le but d'offrir plus de choix aux passagers et de faciliter leurs achats, en collaboration avec Uber, nous avons élargi le programme Uber Eats de l'aéroport qui permet aux voyageurs et aux employés de l'aéroport d'éviter les files d'attente et de commander des plats à emporter dans plus de 20 points de vente d'aliments et de boissons dans les aérogares 1 et 3, offrant ainsi une expérience sans contact. L'application Uber Eats détecte également automatiquement la présence d'un utilisateur à l'aéroport, ce qui lui permet de définir son emplacement et de choisir parmi les restaurants participants à proximité.

Au mois d'août, en collaboration avec Dufry, nous avons lancé la phase 1 des Boutiques de Pearson, la première boutique en ligne de son genre au Canada qui propose une expérience de magasinage aéroportuaire à quiconque souhaite acheter des produits exclusifs en ligne. Le site Web [www.shopsatpearson.com/fr/](http://www.shopsatpearson.com/fr/) présente une variété d'articles offerts uniquement en ligne par l'intermédiaire de nos partenaires de vente au détail. La phase 1 a été conçue de sorte à participer à l'acquisition des connaissances nécessaires pour appuyer les futurs efforts d'expansion. En collaboration avec Dufry, nous avons aussi ouvert deux nouveaux magasins hors taxes axés sur les cosmétiques, les parfums et les cadeaux.

Nous surveillons de près la façon dont la croissance rapide des achats en ligne stimule la demande de fret aérien et accroît les besoins d'entreposage à proximité des aéroports. Nous voyons là un créneau unique auquel nous pouvons prendre part; c'est une occasion d'explorer d'autres possibilités de développement des affaires et de diversification des revenus.

Nous avons également entrepris un processus pour permettre les projets de coentreprise et d'autres possibilités d'investissement qui, auparavant, n'étaient pas des options envisageables à la GTAA. Nous sommes ainsi en mesure d'explorer des occasions uniques de renforcer notre résilience financière en augmentant les revenus qui ne sont pas liés au volume du trafic voyageur.



## NOTRE COLLABORATION AVEC SWITCH HEALTH

En collaboration avec le programme Healthy Travel de la GTAA, l'entreprise de soins de santé torontoise Switch Health vend des services de dépistage de la COVID-19 à tous les clients, qui peuvent se rendre à sa clinique située dans notre stationnement intérieur économique. Au début de 2022, la GTAA, Switch Health et Metrolinx se sont penchées sur une nouvelle option pratique de tests de dépistage avant le départ au quai de l'UP Express de la gare Union. Les tests, réalisés par Switch Health, sont une composante de protection importante du programme primé Healthy Travel de Toronto Pearson, et sont offerts aux passagers en partance et aux membres de la collectivité qui ne voyagent pas, mais qui ont besoin de tests de dépistage. En octobre, Switch Health a ouvert son laboratoire ultramoderne à haut rendement près des aérogares de l'Aéroport. Switch Health a également investi considérablement en publicité dans les deux aérogares pour mieux faire connaître les nouveaux services offerts à la collectivité. Nous réfléchissons actuellement à la façon d'élargir cette précieuse relation pour offrir d'autres services de tests de dépistage et encore plus d'options aux voyageurs qui doivent s'adapter aux exigences gouvernementales en constante évolution partout dans le monde.



SWITCH  
HEALTH

HEALTHY  
TRAVEL



VOYAGE  
EN SANTÉ



LA FORCE DE L'AÉROPORT PEARSON

# DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

Nous prenons très au sérieux notre responsabilité d'exercer nos activités d'une façon respectueuse de l'environnement. Nous nous efforçons d'être un chef de file en gerance et en gestion de l'environnement, car nous sommes reliés au monde et nous avons la ferme intention de bâtir un avenir meilleur. Nos employés sont enchantés de travailler pour une société qui intègre le développement durable à ses valeurs et ses actions, et nous savons que nos collectivités voisines nous tiennent responsables de la façon dont nous gérons et atténuons les répercussions de nos activités.

Nous mettons en œuvre les sept domaines d'intérêt énoncés dans notre politique environnementale mise à jour en 2021. Ces domaines d'intérêt sont la neutralité carbone et des émissions, la résilience aux changements climatiques, l'utilisation stratégique de l'énergie, la gestion des déchets, la gestion de l'eau, l'environnement naturel et la gestion du bruit. Pour chaque domaine d'intérêt, nous élaborons des objectifs et établissons des cibles à court et à long terme en vue des prochains rapports.

**DIVULGATIONS PERTINENTES**

GRI 102-9, GRI 102-11, GRI 102-12, GRI-102-13, 102-15, GRI 102-18, GRI 102-19, GRI 102-21, GRI 102-29, GRI 102-30, GRI 102-40, GRI 102-42, GRI 102-43, GRI 102-44, GRI 102-47, GRI 103-1, GRI 103-2, GRI-201-2, GRI 302-4, GRI 306-1, GRI A07, GRI 413-1, GRI 413-2

TCFD-S.a Stratégie, TCFD-G.a Gouvernance, TCFD-G.b Gouvernance, TCFD-M.a Mesures et objectifs, TCFD-R.b Gestion des risques, TCFD-R.c Gestion des risques

TR-AL-110a.2/TR-AF-110a.2

**ODD PERTINENTS**

|       |       |       |        |        |
|-------|-------|-------|--------|--------|
| ODD 3 | ODD 6 | ODD 8 | ODD 13 | ODD 17 |
|-------|-------|-------|--------|--------|

En tant que partenaire fondateur, nous continuons d'appuyer le programme Partners in Project Green, une initiative qui, depuis 2008, vise à développer la zone éco commerciale de Toronto Pearson et à la positionner comme une communauté reconnue à l'échelle internationale pour son climat d'affaires concurrentiel, performant et écologique.

## Toronto Pearson s'est engagé à devenir un aéroport carboneutre et zéro déchet d'ici 2050.

### EN ROUTE VERS LA CARBONEUTRALITÉ

Bien que nos efforts aient été dirigés vers l'atténuation des répercussions de la pandémie sur nos activités, nous avons aussi mis l'accent sur la manière de nous attaquer à l'un des plus grands défis et dangers sociétaux de notre époque : les changements climatiques. En 2021, après avoir dépassé notre objectif de 2020 en réduisant nos émissions de gaz à effet de serre (GES) de 70 % par rapport au niveau de référence de 2006, nous avons mis à jour notre objectif à long terme pour viser le niveau d'émissions de gaz à effet de serre (GES) nettes nulles d'ici 2050.

La cible d'émissions de GES nettes nulles concerne les actifs détenus et gérés par la GTAA, soit les émissions de GES des types 1 et 2. S'agissant de nos installations, nous avons défini les principaux leviers à utiliser et défis à relever en vue d'atteindre notre cible d'émissions de GES nettes nulles, et nous sommes en train d'élaborer une feuille de route détaillée pour 2022. Nous mesurons nos émissions associées à la consommation d'électricité, de chauffage, de diesel et d'essence, et nos pratiques de publication des GES respectent la norme ISO 14064 sur la quantification et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre.

La diminution des activités à l'aéroport en raison de la COVID-19 nous a donné une occasion unique d'obtenir de nouvelles données de référence sur nos émissions au cours d'une période où les activités aéroportuaires étaient au plus bas, orientant notre façon de définir des cibles d'émissions pour les années à venir alors que nous progressons vers notre objectif de carboneutralité. Nous avons également profité de la baisse du trafic aéroportuaire pour installer 2 102 lumières à DEL de plus sur nos aires de trafic, pour un total de 14 000 lumières, ce qui a permis d'améliorer l'efficacité énergétique de nos activités et de réduire considérablement nos coûts énergétiques.

### NOTRE CERTIFICATION ET NOS PRIX EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DES GES

Nous sommes fiers d'annoncer qu'en 2021, Toronto Pearson a conservé son accréditation de niveau 3 pour la réduction du carbone de l'ACI. Nous sommes l'un des 17 aéroports seulement à détenir ce niveau de certification en Amérique du Nord. Pour obtenir la certification, nous devons maintenir une réduction moyenne mobile des émissions de GES de 2 % par année.

Nous travaillons actuellement à l'obtention de la certification de niveau 4, qui tiendra compte de la quantification des émissions générées par les activités de construction et de dégivrage, ainsi qu'à l'officialisation d'un plan de mobilisation des intervenants sur la réduction des GES.

En 2021, après avoir remporté le Prix d'excellence environnementale de 2020, dans la catégorie Gestion de l'environnement du Conseil international des aéroports – Amérique du Nord, la GTAA a reçu le prix CREST (Commercial Real Estate Trailblazers) de la Building Owners and Managers Association pour l'efficacité de ses immeubles. Le prix CREST récompense les organisations qui témoignent d'un engagement envers l'amélioration continue de l'efficacité des immeubles et de la réduction des émissions. La GTAA est heureuse d'obtenir la reconnaissance de la part de ces organisations respectées, et nous sommes impatients d'aller de l'avant avec des plans conçus pour favoriser l'amélioration continue et l'excellence sur le terrain.

### DURABILITÉ DE NOTRE CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

En 2021, nous avons lancé un programme d'approvisionnement durable pour harmoniser l'approvisionnement avec l'ensemble des objectifs environnementaux, sociaux et de gouvernance de la GTAA. Alors que la politique environnementale de la GTAA a été entièrement intégrée dans nos contrats de charges d'exploitation et de dépenses d'investissement, nous avons instauré la politique d'achats écologiques dans nos processus de demande de propositions, élaborée dans le but de maximiser les retombées environnementales en préconisant l'achat de services et de produits qui fait place à la responsabilité financière et la gestion de l'environnement; nous avons réduit notre consommation d'énergie et d'eau; nous avons réutilisé des produits existants ou des matériaux dans un produit ou dans le cycle de vie d'un service; nous avons diminué la toxicité des produits utilisés sur le site; nous avons limité l'utilisation de ressources naturelles, de matériaux et d'énergie; nous avons optimisé la recyclabilité et le recyclage ou le compostage des matières; nous avons encouragé l'achat de produits plus écologiques.

Les émissions de GES provenant d'autres entreprises de nos chaînes d'approvisionnement, y compris celles des aéronefs et des véhicules de transport de passagers se déplaçant en provenance et à destination de l'aéroport, ne sont actuellement pas incluses dans notre objectif de carboneutralité. Comme nous assurons la gestion des activités de Toronto Pearson, aéroport détenant une certification de niveau 3 du programme d'accréditation de réduction du carbone de l'ACI, nous mobilisons les tiers de l'aéroport pour qu'ils réduisent leurs émissions. Par exemple, pour aider les compagnies aériennes et les entreprises de matériel de piste, nous avons remplacé 83 de nos 135 chargeurs de matériel de piste électrique par des chargeurs fiables à haute vitesse capables de charger des batteries au plomb-acide et au lithium-ion et dotés d'un système de surveillance et de contrôle à distance pour les véhicules de service.

## RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Les répercussions des changements climatiques ont une incidence sur la façon dont nous exerçons nos activités aéroportuaires. Outre l'atténuation des changements climatiques, la résilience aux changements climatiques fait partie intégrante de notre stratégie. Nous devons veiller à ce que Toronto Pearson soit construit et exploité de sorte à résister aux conséquences des changements climatiques actuelles et futures. Nous avons élaboré de solides programmes pour assurer la résilience de notre infrastructure et de nos activités. Les programmes actuels comprennent des plans de gestion des eaux pluviales pour s'assurer que l'aéroport est résilient face aux grandes tempêtes centennaires, l'évaluation de la vulnérabilité de l'infrastructure aéroportuaire aux changements climatiques, la mise à jour constante des prévisions climatiques propres à l'aéroport et l'élaboration continue de programmes et de processus complémentaires. Par exemple, nous avons travaillé avec l'une de nos compagnies aériennes partenaires pour nous appuyer sur les prévisions d'augmentation des températures estivales afin de garantir que le mouvement des aéronefs demeurera résilient face à ces températures compte tenu de la longueur des pistes existantes.

## ZÉRO DÉCHET

En plus d'atteindre la carboneutralité, nous sommes également déterminés à obtenir la certification zéro déchet d'ici 2050. Nous avons collaboré étroitement avec nos locataires en vue d'éliminer la production et l'utilisation de matériaux non recyclables ou non compostables dans le cadre de nos activités, et nous prévoyons continuer de le faire avec nos fournisseurs afin d'assurer collectivement la transition à un aéroport sans déchets. Dans le cadre de notre transition vers le zéro déchet, nous avons ciblé des articles comme les

contenants en polystyrène, les pailles de plastique, les ustensiles non compostables et les sacs de plastique.

## LA PROTECTION DE NOS ESPACES VERTS

L'atténuation de notre incidence sur l'environnement par la surveillance et l'amélioration continue est l'un de nos principes fondamentaux depuis le début, et nous sommes ravis de participer à l'élaboration d'un cadre de gestion pour le bassin hydrographique du ruisseau Etobicoke. Le cadre de gestion énoncera les mesures à prendre pour protéger, améliorer et restaurer la bonne santé du bassin hydrographique.

## CONFORMITÉ

En 2021, la GTAA a renouvelé avec succès la certification de son système de gestion environnementale (SGE) conformément à la norme ISO 14001. Nous respectons des critères stricts pour notre SGE, et nous sommes tenus d'établir des objectifs de rendement qui favorisent l'amélioration continue. Notre rendement fait régulièrement l'objet d'une vérification par un responsable externe qui s'assure que nous respectons nos engagements relatifs à la norme ISO 14001.

---

En 2021, nous nous sommes joints aux exploitants d'autres grands aéroports, comme l'Aéroport international Heathrow de Londres et le Royal Schiphol Group d'Amsterdam, pour adhérer à l'initiative Clean Skies du Forum économique mondial, annoncée à la COP26, la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques, en novembre 2021. Dans le cadre de cette initiative, nous appuyons l'engagement Clean Skies for Tomorrow selon lequel l'industrie de l'aviation s'engage à utiliser 10 % de carburant d'aviation durable d'ici 2030.

---

## SOUTENIR LES COMPAGNIES AÉRIENNES DANS LA RÉDUCTION DE LEURS ÉMISSIONS DE GES

Une initiative à laquelle nous travaillons avec NAV CANADA porte sur une procédure d'arrivée appelée Exigence de navigation requise – Autorisation requise (RNP AR), qui tire parti du positionnement par satellite et des systèmes modernes de gestion de vol des aéronefs pour raccourcir les trajectoires de vol, et réduire les temps de vol ainsi que la consommation de carburant. La consultation publique sur cette proposition a eu lieu en novembre et en décembre 2021 et, si elle est mise en œuvre, nous estimons qu'elle pourrait éliminer 178 000 tonnes métriques d'émissions de GES sur 10 ans, ce qui équivaut à retirer 44 000 voitures des routes de façon permanente. On estime que de 30 à 40 % du parc aérien actuel de Toronto Pearson est équipé pour exécuter une procédure RNP AR, et ce pourcentage devrait augmenter à mesure que les compagnies aériennes moderniseront leur parc et déploieront des aéronefs plus silencieux et à la fine pointe de la technologie.



## APERÇU DE 2021

Nous avons installé

# 2 102

lumières DEL sur nos  
pistes



La GTAA a adhéré à  
**l'initiative Clean  
Skies du Forum  
économique  
mondial**

Nous sommes  
récipiendaire du prix  
**« BOMA CREST »**  
pour l'efficacité des  
immeubles

La GTAA a renouvelé la  
certification

# ISO 14001

de son SGE et ne présente  
aucun cas de non-conformité



Bien que nous ayons  
dirigé nos efforts  
vers l'atténuation des  
répercussions de la  
pandémie, nous avons  
aussi mis l'accent sur  
la manière de nous  
attaquer à l'un des plus  
grands défis sociétaux  
de notre époque :  
les changements  
climatiques.



LA FORCE DE L'AÉROPORT PEARSON

# SOUTENIR LES EMPLOYÉS ET LEUR DONNER DES MOYENS

NOTRE OBJECTIF : CRÉER LE MILIEU DE TRAVAIL DE DEMAIN EN SOUTENANT LES EMPLOYÉS ET EN LEUR DONNANT DES MOYENS DE S'ÉPANOUIR DANS UN NOUVEL ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL

**DIVULGATIONS PERTINENTES**

GRI 102-7, GRI 102-8, GRI 102-12, GRI 102-21, GRI 102-40, GRI 102-41, GRI 102-42, GRI 102-43, GRI 102-44, GRI 102-47, GRI 413-1

TR-AL-301a.1

**ODD PERTINENTS**

|       |       |       |        |        |        |
|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| ODD 3 | ODD 5 | ODD 8 | ODD 10 | ODD 13 | ODD 17 |
|-------|-------|-------|--------|--------|--------|

Nous savons que notre réussite en tant qu'entreprise dépend de nos employés. C'est pourquoi nous avons, en 2021, poursuivi nos efforts visant à bâtir le milieu de travail de demain en adoptant une approche collaborative, inclusive et consultative pour soutenir et donner des moyens à nos employés. Nous nous efforçons de devenir un employeur de choix en nous assurant qu'en tant qu'entreprise, nous incarnons nos valeurs et nous cultivons une culture agile et entrepreneuriale en favorisant un milieu de travail qui reflète la diversité, l'équité et l'inclusion. Malgré les incertitudes persistantes liées à la COVID-19, nos employés ont fait preuve d'une force et d'une résilience incroyables tout en continuant à répondre aux besoins de nos passagers, nos partenaires et nos collègues dans des circonstances très difficiles.

Nous sommes fiers de figurer dans le tiers supérieur de la liste de 2022 des meilleurs employeurs au Canada selon Forbes. La liste annuelle classe les 300 meilleurs employeurs canadiens en sondant de façon anonyme plus de 10 000 Canadiens qui travaillent pour des entreprises comptant au moins 500 employés. La GTAA s'est classée au 80e rang tous secteurs confondus et au troisième rang parmi les entreprises de transport et de logistique de la liste.

## La GTAA figure dans la liste de 2022 des meilleurs employeurs au Canada selon Forbes.

Recruter et maintenir en poste des talents est de plus en plus difficile pour les entreprises de nombreux secteurs, surtout dans une industrie à forte intensité de main-d'œuvre comme la nôtre. Afin d'exprimer toute notre reconnaissance à l'endroit de notre personnel de première ligne pour son travail acharné et son dévouement, nous avons lancé notre campagne de remerciement parrainée par le chef de la direction, dans le cadre de laquelle chaque membre de l'équipe a reçu une note personnalisée de gratitude et un cadeau.

## SIMPLIFIER NOS FORMATIONS

En 2021, nous avons beaucoup insisté sur l'amélioration de nos processus et, dans le cadre de nos efforts visant à simplifier nos processus internes, nous nous sommes penchés sur les divers programmes et modules de formation obligatoires qui étaient en place. Notre équipe des RH a analysé quelle formation était appropriée à chaque rôle particulier et a éliminé les séances de formation qui étaient redondantes ou qui ne répondaient pas aux besoins d'une fonction particulière. Pour tous les employés de l'ensemble des services, nous avons conservé des programmes de formation, comme ceux sur la diversité, l'équité et l'inclusion, la lutte contre l'intimidation et la sécurité, alors que nous avons éliminé les formations qui ne s'appliquaient pas aux différents rôles individuels. En simplifiant de la sorte, nous avons éliminé plus de 70 000 heures de temps de travail par année, ce qui équivaut à environ 34 employés à temps plein en nombre d'heures de travail.





## INVESTIR DANS LA SANTÉ ET LE BIEN-ÊTRE

Nous avons pour objectif d'offrir une approche à plusieurs niveaux qui mise sur le bien-être global et de fournir une variété de services, de mesures de soutien et de ressources pour aider nos employés dans toutes les dimensions de leur bien-être, qu'il soit d'ordre physique, mental, émotionnel, social, financier ou professionnel. En 2021, pour compléter nos initiatives existantes en matière de bien-être des employés, comme le Programme d'aide aux employés et d'autres mesures de soutien pour la santé physique et mentale de nos employés, nous avons lancé plusieurs initiatives, y compris les mercredis bien-être, une série de webinaires interactifs au cours desquels des conférenciers invités ont donné des renseignements et des conseils sur des questions liées au bien-être.

À titre d'exemple, nous avons invité une personne issue de la communauté autochtone à donner une conférence sur des sujets de santé propres à cette communauté. Nous avons également favorisé une meilleure sensibilisation à la violence contre les femmes en soulignant la Journée internationale pour l'élimination de la violence à l'égard des femmes, et nous avons fourni un meilleur accès à de l'information sur le sida à l'occasion de la Journée mondiale du sida. Ces initiatives ont pour but d'amorcer une conversation et de permettre le dialogue sur les enjeux importants pour nos employés et qui, selon nous, peuvent leur apporter une nouvelle perspective sur les questions de santé et de bien être. De plus, nous avons organisé des journées marathons sur le bien-être lors desquelles nous avons donné à nos employés un accès numérique à une personne-ressource experte de la conciliation travail-vie disponible en ligne entre 8 h et 18 h. Les employés pouvaient se connecter à la séance virtuelle et la quitter à leur guise au cours de la journée, en fonction de leur horaire, et poser des questions et discuter avec les experts sur un large éventail de sujets, y compris les relations, la diversité, l'équité et l'inclusion, la santé mentale et les finances personnelles.

L'activité physique était également à l'avant-plan de nos préoccupations lorsque nous avons lancé une série de programmes de conditionnement physique en milieu de journée axés sur le bien-être physique et mental, conçus et dirigés par une équipe d'instructeurs expérimentés. Les instructeurs se sont appuyés sur une combinaison de leurs propres programmes d'entraînement et de ressources Internet sur les meilleurs programmes sportifs pour élaborer un programme qui a été enregistré et transmis aux membres de l'équipe pour qu'ils puissent s'en servir quand bon leur semble.

De plus, notre service des ressources humaines a collaboré avec l'équipe de direction de la GTAA pour sensibiliser le personnel à l'importance de prendre congé et a encouragé le personnel à utiliser leurs jours de congé accumulés et inutilisés.

## NOTRE ENGAGEMENT EN MATIÈRE DE DIVERSITÉ, D'ÉQUITÉ ET D'INCLUSION

S'il y a un endroit qui devrait être le reflet le plus fidèle de la diversité et de l'inclusion, c'est bien un aéroport qui relie les gens et les cultures du monde entier. Nous voulons que chaque personne qui travaille à la GTAA se sente valorisée et respectée et que ses aspirations professionnelles soient à sa portée. Depuis 2018, lorsque nous avons élaboré notre première stratégie quinquennale en matière de diversité, d'équité et d'inclusion, nous avons travaillé avec diligence pour promouvoir les principes de diversité, d'équité et d'inclusion au sein de Toronto Pearson et nous assurer que notre engagement en matière de diversité, d'équité et d'inclusion s'étend à tous les niveaux de l'entreprise. Une mise à jour de cette stratégie a été approuvée par le conseil d'administration en 2021.

Au cours de la dernière année, nous avons élargi notre équipe interne chargée d'élaborer des programmes de sensibilisation, des séances de formation et des ressources pour renseigner davantage nos employés sur les obstacles systémiques à la diversité, l'équité et l'inclusion. Par exemple, à l'occasion du Mois de l'histoire des Noirs, de la fierté, du Mois national de l'histoire autochtone et du Mois national de la sensibilisation à l'emploi des personnes handicapées, nous avons invité des conférenciers spécialistes de la motivation à parler de leurs expériences de racisme et de l'importance de la diversité, de l'équité et de l'inclusion pour bâtir une société plus juste. Nous avons également lancé le recensement de la mesure de la diversité qui vise à nous donner une meilleure idée des

caractéristiques démographiques de nos employés et de leur perception de la diversité, de l'équité et de l'inclusion à la GTAA. Les réponses au recensement ont révélé que nous devons envisager tous nos processus sous l'angle de la diversité, de l'équité et de l'inclusion, notamment en examinant nos pratiques de recrutement et de gestion du rendement et notre planification de la relève pour nous assurer d'éliminer tous les obstacles systémiques qui nuisent à l'égalité des chances et à l'équité pour toutes et tous à la GTAA.

Nous ne prétendons pas pouvoir nous acquitter de ce devoir du jour au lendemain, mais nous avons entrepris les démarches en travaillant avec le Centre canadien pour la diversité et l'inclusion pour qu'il nous aide à revoir nos pratiques en matière de ressources humaines et à nous assurer que la diversité, l'équité et l'inclusion font partie intégrante de tout ce que nous entreprenons, de sorte à favoriser un environnement de travail sans obstacle et inclusif qui nous aidera à attirer, retenir et soutenir la main-d'œuvre de demain.

Nos employés ont également mentionné que nous devons investir davantage dans la formation des gestionnaires pour nous assurer que les bonnes conversations ont lieu à tous les niveaux de l'entreprise. Nous avons donc mis en œuvre un programme d'engagement et de responsabilisation des dirigeants pour outiller ces derniers de façon qu'ils adoptent des comportements, des valeurs et des normes qui favorisent l'inclusion et l'équité. Ce programme énonce les façons de remettre en question nos préjugés et de tirer parti de la pensée diversifiée pour stimuler l'innovation.

Notre équipe des activités aéroportuaires, le service comptant le plus grand effectif, a mis sur pied une équipe de conception en matière de diversité, d'équité et d'inclusion et s'est appuyée sur la pensée conceptuelle axée sur l'être humain pour trouver des idées et de l'inspiration quant à la façon de créer un milieu de travail plus diversifié et inclusif au sein de ce service. Ces efforts ont débouché sur un programme pilote de mise sur pied du premier groupe de ressources pour les employés noirs, le Réseau des professionnels noirs, un forum mensuel informel animé par des membres du personnel, créé afin de cultiver un espace sûr pour le partage d'expériences et de favoriser la solidarité chez les groupes qui méritent l'équité.

Le groupe Women's Alliance, un groupe de ressources pour les employées créé en 2019, continue d'être un forum de promotion du développement des femmes à la GTAA et dans notre collectivité. En plus de célébrer la Journée internationale de la femme, le groupe Women's Alliance organise régulièrement des séances de « café-causerie » qui ont permis aux femmes à l'échelle de l'entreprise de tisser des liens et de discuter des enjeux auxquels les femmes doivent faire face au travail et au sein de la collectivité.



## INITIATIVE BLACKNORTH

En 2020, la GTAA est devenue signataire de l'initiative BlackNorth, dans le cadre de laquelle nous nous sommes engagés à établir des objectifs précis pour cerner et éliminer les obstacles à l'avancement professionnel des Noirs au sein de notre organisation. À l'heure actuelle, deux de nos huit postes de haute direction sont occupés par des dirigeants noirs, ce qui nous situe bien au-dessus de l'objectif de 3,5 % de l'engagement pris dans le cadre de l'initiative BlackNorth. Nous nous sommes également engagés à mettre sur pied des forums d'écoute, à déployer des formations qui s'attaquent aux préjugés inconscients et au racisme systémique contre les Noirs et à en étendre l'accès, et à échanger des meilleures pratiques avec d'autres signataires. Nous poursuivons les discussions sur nos cibles en matière de diversité pour notre équipe de direction et l'ensemble de l'organisation.



## APERÇU DE 2021

Nombre total d'employés :

# 1 548



Taux de roulement de

# 2,3 %

# 63

publications de sensibilisation pour les employés;  
20 000 impressions

# 70 000+

d'heures de formation redondantes éliminées chaque année

Huit marathons de bien-être et événements en direct qui ont accueilli

# 1 800

participants





## PLEINS FEUX SUR LA COLLECTIVITÉ

Nous avons pour vision de contribuer à la croissance et à la prospérité des collectivités que nous desservons par des gestes de générosité – petits et grands –, des partenariats, des dons et du bénévolat. Nous nous employons à renforcer nos relations avec nos collectivités pour jouer notre rôle de bon voisin.

### REDONNER ET RECONSTRUIRE

À la GTAA, nous avons pour ambition d'investir dans des initiatives, des organisations et des projets qui créent des collectivités plus fortes, plus saines et plus heureuses. Dans le cadre de notre programme d'investissement communautaire, le projet Propeller, et de ses deux volets de financement, Uplift et Nest, nous appuyons les programmes destinés aux organismes qui œuvrent dans les quartiers locaux pour contribuer à leurs efforts et renforcer la collectivité.

Nos programmes d'investissement communautaire ont été touchés par la COVID-19, car le budget de nos programmes de dons dépend d'un pourcentage du bénéfice net de l'aéroport. En 2021, même si nous étions concentrés sur la reprise, nous avons trouvé de nouvelles façons d'établir des liens avec les collectivités que nous desservons et de les soutenir, et nous avons également montré comment nous pouvons soutenir nos collectivités au-delà des contributions financières, notamment au moyen de programmes de mentorat pour les employés.

### LE BÉNÉVOLAT, C'EST PAYANT

Pour inciter plus d'employés à redonner à la collectivité, nous avons lancé le programme Pearson Volunteer Bucks. Ce nouveau programme amplifie le bénévolat chez les employés en récompensant les personnes pour leur bénévolat au travail et dans leur collectivité. Des dons en argent correspondant aux heures de bénévolat effectuées sont remis à un organisme de bienfaisance ou de charité enregistré choisi par le bénévole.

En raison du nombre élevé d'employés qui travaillent à distance et des changements apportés aux codes vestimentaires, nous avons mis à jour notre programme Casual for Cause pour permettre à tous ceux qui travaillent sur place ou à la maison de redonner à des causes qui leur tiennent à cœur. Plutôt que de se concentrer sur les dons hebdomadaires, le programme Pearson Gives Back établit maintenant des cibles de collecte de fonds par trimestre pour appuyer des projets dans notre collectivité, comme des collectes de nourriture et de jouets, des refuges pour enfants et pour femmes, des programmes de parrainage familial et des distributions de sacs à dos remplis. Cette nouvelle initiative a été lancée lors de la journée « mardi je donne », au cours de la Semaine des partenaires de Pearson, en novembre.

Dans le cadre du programme de parrainage familial pour la période des Fêtes de 2021, les employés pouvaient magasiner pour acheter des articles de la liste de souhaits d'une famille, faire un don en ligne ou faire un don directement aux familles par l'entremise du Honeychurch Family Life Resource Centre de l'Armée du Salut. Nous avons pour objectif que 20 familles soient parrainées par les employés. Nous sommes enchantés d'annoncer que nous avons pu parrainer 23 familles.

#### DIVULGATIONS PERTINENTES

GRI 102-12, GRI 102-44, GRI 102-47

### NEST FUND

En 2020, par l'entremise de notre fonds Nest Fund, nous avons lancé un appel de propositions pour une aide au renforcement des capacités destinée aux organismes dirigés par des Noirs ou des Autochtones. En 2021, nous avons annoncé sept bénéficiaires de ce fonds : Black Youth School Success Initiative, Canadian Roots Exchange, Eshkiniigjik Naandwechigegamig, Aabiish Gaa Binjibaaying (ENAGB), Help a Girl Out, Helping Hands Platform, Trust 15 Youth Community Support Organization et Weston Frontlines Centre. Chacun de ces organismes a son propre domaine d'intervention, mais collectivement, leurs activités contribuent à bâtir un avenir meilleur pour les personnes touchées par le racisme systémique.

Au mois de décembre, nous avons tenu notre deuxième **Semaine des partenaires de Pearson** annuelle pour célébrer les nombreuses façons dont nous soutenons la collectivité dans laquelle nous exerçons nos activités et encourager nos collègues à redonner à la société. Cette année, la Semaine des partenaires de Pearson a comporté un certain nombre d'activités, comme des cafés-causeries virtuels et des occasions de bénévolat, en ligne et en personne, avec certains de nos partenaires communautaires, dont MABELLEarts, Weston Frontlines Centre, SEVA Food Bank, ACCES Employment et Brands for Canada. Nous avons également présenté une nouvelle exposition d'art à la Galerie de l'Aéroport Malton, à l'aérogare 1, en partenariat avec JAYU, un organisme de bienfaisance qui engage la conversation et qui raconte des histoires sur les droits de la personne par l'entremise de l'art.



## SOUTENIR LES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

La GTAA souhaite établir une relation significative avec les communautés autochtones. Pour ce faire, nous devons d'abord nous assurer d'avoir une connaissance appropriée de la culture autochtone et de comprendre comment nous pouvons le mieux appuyer ces communautés par la croissance et le développement économique. À cette fin, nous avons rencontré les leaders des communautés autochtones pour entamer un dialogue et mieux comprendre comment nous pouvons travailler ensemble.

En 2021, dans le cadre du projet Propeller, nous avons eu le plaisir de remettre un don de 20 000 \$ à la Société de soutien à l'enfance et à la famille des Premières Nations. Les fonds provenaient d'un don de 10 000 \$ de Kenaidan Contracting Ltd., un entrepreneur de la GTAA qui, en 2020, a reçu un prix en argent pour avoir remporté la récompense Obayashi Project of Excellence pour son travail dans le cadre du projet d'agrandissement de notre porte 193. Puisque ce prix récompensait un projet de la GTAA, Kenaidan s'est tournée vers l'aéroport pour des suggestions d'organismes auxquels remettre l'argent du prix sous forme de don. Nous avons été heureux de proposer la Société de soutien à l'enfance et à la famille des Premières Nations et d'égaliser le don en reconnaissance de la générosité de l'entrepreneur. Les fonds servent à soutenir le travail que fait la Société de soutien à l'enfance et à la famille des Premières Nations

pour assurer la sécurité et le bien-être des jeunes des Premières Nations et de leurs familles au moyen d'initiatives d'éducation, de campagnes de politiques publiques et de distribution de ressources de qualité aux communautés autochtones.

La GTAA a souligné la première Journée nationale de la vérité et de la réconciliation le 30 septembre 2021 en en faisant un jour férié pour ses employés.

En 2021, afin de célébrer la toute première Journée nationale de la vérité et de la réconciliation, nous avons invité tous nos employés à rendre hommage aux survivants des pensionnats, à leurs familles et à leurs communautés et à participer aux activités communautaires de cette journée. La Journée nationale de la vérité et de la réconciliation est l'occasion pour tous les Canadiens et les Canadiennes de réfléchir aux relations avec les Autochtones au Canada et d'en apprendre davantage sur les communautés autochtones et leur culture.



**La GTAA tient à élargir sa portée en collaborant avec des organismes communautaires, ce qui se traduit par des relations durables et des répercussions tangibles. Son personnel est aux premières lignes pour promouvoir et encourager la diversité du Canada, non seulement en tant que voie d'accès, mais aussi à titre de défenseur des besoins de la population en général. »**

*Yanique Brandford, fondatrice, Help a Girl Out*

## GESTION DU BRUIT

Notre programme de gestion du bruit est fondé sur l'Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui comprend quatre principes : la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et les restrictions à l'exploitation. Nous nous sommes engagés à collaborer avec les collectivités aux alentours de l'aéroport pour nous assurer que la gestion du bruit demeure un élément de discussion avec nos voisins à mesure que l'aéroport croît en parallèle de la population diversifiée de notre région et de notre économie florissante.

En raison des mesures de télétravail, nous sommes conscients que le nombre de personnes importunées par le bruit provenant de notre aéroport pourrait être plus grand qu'avant la pandémie. De là l'importance que nous accordons à la poursuite de la collaboration avec les intervenants de notre collectivité au sujet des problèmes de bruit. Nous abordons les problèmes de bruit dans nos bulletins communautaires mensuels et nous organisons un forum sur le bruit trois fois par année pour les membres de la collectivité. Au besoin, nous convoquons également des réunions spéciales lorsque nous savons qu'il y aura des circonstances extraordinaires liées au bruit, comme des projets de construction qui pourraient déranger nos voisins.

En 2021, nous avons continué d'améliorer l'outil InsightFull, un portail d'information qui fournit aux membres de la collectivité des renseignements interactifs sur les activités de Toronto Pearson et sur l'incidence qu'elles pourraient avoir sur leur quartier. Le portail est structuré en fonction des questions que l'aéroport reçoit fréquemment et fournit des renseignements propres à différents emplacements pour

aider à répondre à ces questions. Il comprend également des rapports interactifs sur les activités, les plaintes et les données sur le bruit. Nous avons également lancé un nouveau mécanisme de mobilisation pour les forums sur la gestion du bruit, soit le Processus d'examen des propositions de la collectivité (PEPC). Le PEPC est un processus officiel, transparent et simplifié d'examen des propositions d'atténuation du bruit présentées par la collectivité.

---

**Nous estimons que la proposition de la procédure RNP AR d'arrivée guidée par satellite de NAV CANADA, abordée plus en détail à la section Durabilité de ce rapport, permettrait d'atténuer le bruit et aurait des retombées environnementales positives pour plus de 142 000 résidents de la collectivité exposés à des niveaux de bruit dépassant 60 dB(A). Elle permettrait aussi l'emploi de méthodes de descente continue qui, selon nos estimations, seraient plus silencieuses de 1 à 5 dB(A) par rapport aux procédures d'approche actuelles.**

---

## « Vous êtes plus qu'un aéroport. »

Participant au café-causerie de la GTAA

### LES CAFÉS-CAUSERIES VIRTUELS À TORONTO PEARSON

Au début de la pandémie, nous avons fait passer nos réunions de mobilisation des intervenants de la collectivité en ligne. Grâce à ces réunions, qui ont eu lieu en moyenne deux à trois fois par mois et qui ont attiré plus de 600 participants en 2021, nous avons attiré de nouveaux publics et élargi considérablement notre portée par rapport aux années précédentes. Ces réunions ont offert une occasion unique aux membres de la collectivité de rencontrer le personnel et des experts en la matière de la GTAA pour découvrir l'histoire de notre aéroport, ses retombées économiques et la façon dont nous redonnons aux collectivités locales, et pour avoir une meilleure idée de ce qu'implique l'exploitation sécuritaire d'un aéroport au quotidien. Ces occasions de mobilisation nous permettent de brosser un tableau plus large de l'aéroport et de fournir une vision plus globale du rôle important que joue la GTAA en tant que moteur économique dans notre région. Nous savons que nous faisons quelque chose de bien lorsque nous entendons des participants dire : « Vous êtes plus qu'un aéroport. »





## LA FORCE DE L'AÉROPORT PEARSON

# LA GOUVERNANCE

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 Lester B. 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*.

### DIVULGATIONS PERTINENTES

GRI 102-18, GRI 102-22, GRI 102-24, GRI 102-31

TCFD-G.a Gouvernance, TCFD-G.b Gouvernance

## 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 dans les secteurs public et privé. Il est l'ancien vice-président directeur 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. Il a obtenu un baccalauréat ès sciences en génie de l'Université de Waterloo en 1978. En 2012, il a reçu la médaille du jubilé de diamant de la reine Elizabeth II pour ses services rendus à la collectivité.



### **JEFF P. FEGAN**

Texas (États-Unis)

Chef de la direction, Jeffegan.com LLC (société d'experts-conseils en aviation)

Administrateur depuis : 2014

Comité des ressources humaines et de la rémunération

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. M. Fegan est spécialisé en gestion de l'exploitation, en planification stratégique, en développement commercial et en développement aéroportuaire. Diplômé du Georgia Institute of Technology, il a suivi le programme de gestion des cadres de Stanford.



### **PETER GREGG**

Ontario (Canada)

Président et chef de la direction, Nova Scotia Power (service public d'électricité réglementé)

Administrateur depuis : 2018

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, 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 l'Université Western Ontario et détient le titre I.A.S.A. de l'Institut des administrateurs de sociétés.



## **KATHLEEN L. KELLER-HOBSON**

Ontario (Canada)

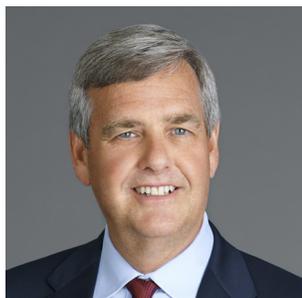
**Administratrice de sociétés**

**Administratrice depuis : 2017**

**Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants**

**Comité de planification et de développement commercial<sup>1</sup>**

M<sup>me</sup> Keller-Hobson est une administratrice de sociétés chevronnée et agit également à titre d'administratrice principale et de 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 ses Comité des candidatures et de la gouvernance d'entreprise et Comité de la rémunération des cadres et des ressources humaines. Ces deux sociétés sont cotées en bourse. Avant 2015, M<sup>me</sup> 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<sup>me</sup> 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<sup>me</sup> Keller-Hobson a obtenu son diplôme en droit de l'Université d'Ottawa en 1979. Elle détient également le titre IAS.A. de l'Institut des administrateurs de sociétés.



## **DON KENNEDY**

Ontario (Canada)

**Administrateur de sociétés**

**Administrateur depuis : 2020**

**Comité d'audit et Comité de planification et de développement commercial (président)**

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 mandats professionnels passés 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 pendant plus de 40 ans, il avait 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 technologie de l'information)**

**Administrateur depuis : 2013**

**Échéance du mandat : 2022**

**Comité d'audit**

**Comité de planification et de développement commercial<sup>2</sup>**

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 honorifique en droit (honoris causa) de l'Université York et ses innovations technologiques ont été reconnues et archivées par l'Institut Smithsonian.

<sup>1</sup> M<sup>me</sup> Keller-Hobson a confirmé son intention de se retirer du conseil d'administration à compter de la fin de son deuxième mandat en mai 2022.

<sup>2</sup> Le dernier mandat de M. Mahabir prendra fin en mai 2022.



## 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

Comité d'audit

Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants

M<sup>me</sup> McCallion est la présidente des décisions gériatriques de Revera Inc., chancelière du 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 la mairie 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 d'audit de la Corporation of the City of Mississauga et il lui incombait 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

Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants

Comité des ressources humaines et de la rémunération

M<sup>me</sup> 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 dix 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<sup>me</sup> 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 ». M<sup>me</sup> McKenzie 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. Elle 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.



## MARC NEEB

Ontario (Canada)

Administrateur de sociétés

Administrateur depuis : 2019

Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants

Comité des ressources humaines et de la rémunération (président)

M. Neeb a pris sa retraite de Magna International Inc., où il était dirigeant principal des ressources humaines. À Magna, M. Neeb était chargé de l'ensemble des stratégies en matière de ressources humaines relatives à la santé et la sécurité, l'environnement, la rémunération globale, la culture, la charte des employés, les relations de travail, la gestion du rendement, le recrutement et le maintien en poste des talents et le perfectionnement et la formation des employés. Il a également occupé les postes de directeur municipal de la Ville d'Aurora, de commissaire des services communautaires de la Ville de Brampton et divers postes de direction à la Ville de Mississauga. Il détient des grades et des diplômes de l'Université 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 de la mairie d'Aurora et du Community Safety Village de la région de York. Il a également été gouverneur à la Société royale de sauvetage de l'Ontario.



## **ERIC PLESMAN**

Ontario (Canada)

**Chef du volet immobilier mondial, Healthcare of Ontario Pension Plan**

**Administrateur depuis : 2019**

**Comité d'audit**

**Comité de planification et de développement commercial**

M. Plesman est actuellement chef du volet immobilier mondial au Healthcare of Ontario Pension Plan et responsable de ses activités de placements immobiliers. Avant d'assumer ce poste, M. Plesman a occupé de nombreux postes de direction à Oxford Properties et il était récemment vice-président directeur, Amérique du Nord, où il était responsable des investissements nord-américains (titres de participation et d'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 à Oxford. Son expérience passée comprend également des rôles en services bancaires d'investissement et en capital-investissement de biens immobiliers (Londres, New York et Toronto). Il a aussi été expert-conseil à Arthur Andersen (Amsterdam).

M. Plesman est titulaire d'un baccalauréat ès arts du King's University College de l'Université Western et d'un baccalauréat spécialisé en administration des affaires de l'Ivey Business School de l'Université Western.



## **DEEPAK RUPARELL**

Ontario (Canada)

**Président, Silver Hotel Group**

**Administrateur depuis : 2021**

**Comité d'audit**

**Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants**

Deepak Ruparell est propriétaire et président du Silver Hotel Group, une entreprise privée de placement, de développement et de gestion hôtelière au Canada. Le portefeuille actuel de Silver comprend des hôtels indépendants et de marque au Canada et aux États-Unis. De plus, M. Ruparell est actif dans le secteur de l'industrie automobile. Il est propriétaire de concessionnaires automobiles à Toronto et à Calgary. Ses activités ont aussi déjà compris divers projets immobiliers et commerciaux en dehors de ces principaux secteurs. M. Ruparell a soutenu de nombreux projets de bienfaisance communautaires et sociaux et fait des dons généreux à diverses causes philanthropiques, ici comme ailleurs. M. Ruparell a déployé des efforts supplémentaires pour s'assurer que les groupes de Néo-Canadiens participent pleinement aux activités de la société démocratique et civile, et s'intéressent vivement à cette question.



## **MICHELLE SAMSON-DOEL**

Ontario (Canada)

**Présidente, Samson-Doel Group Limited (société de placement)**

**Administratrice depuis : 2014**

**Comité d'audit**

**Comité des ressources humaines et de la rémunération**

M<sup>me</sup> Samson-Doel est 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 du Québec et de l'Est du Canada avec 3 500 employés; l'entreprise a été reconnue comme l'une des 50 sociétés les mieux gérées au Canada. M<sup>me</sup> Samson-Doel siège également aux conseils d'administration de CDPQ Infra, Lallemand, Lallemand Investments et St. Johns Packaging. Elle détient le titre d'IAS.A de l'Institut des administrateurs de sociétés et a siégé à de nombreux conseils d'administration au cours des 20 dernières années, notamment pour Boralex, OLG et la Women's College Hospital Foundation. M<sup>me</sup> Samson-Doel était comptable professionnelle agréée et comptable agréée depuis 1983. Elle est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université de Toronto.



### **MARK F. SCHWAB**

Floride (États-Unis)

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

**Administrateur depuis : 2017**

**Comité des ressources humaines et de la rémunération**

**Comité de planification et de développement commercial**

M. Schwab est un cadre chevronné dans l'industrie du transport aérien. Il a notamment été chef de la direction de Star Alliance, la première et la plus importante alliance mondiale de 26 transporteurs aériens membres. Il a de vastes connaissances du secteur du transport aérien, connaissances qu'il a acquises au cours de divers mandats de direction à l'international pour de grands transporteurs comme United Airlines, US Airways, American Airlines et Pan Am. Il est diplômé de l'Université de la Virginie. Il siège au conseil d'administration d'un organisme sans but lucratif, Greater Naples Leadership et au conseil d'administration du Naples Council on World Affairs.



### **JOHAN C. VAN 'T HOF**

Ontario (Canada)

**Président, Tonbridge Corp. (banque d'investissement)**

**Administrateur depuis : 2017**

**Comité d'audit (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, ainsi que 25 gouvernements dans le financement de projets et les transactions de privatisation à l'échelle mondiale relatives aux corrections énergétiques, aux aéroports et aux 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. Il détient une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Toronto. Il a présidé les comités d'audit 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**

**Comité d'audit**

**Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants**

M. Viswanathan est directeur général des finances et associé directeur de Forum Equity Partners, une société de gestion alternative d'actifs, d'investissement et de développement. 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 à Brookfield, où il a occupé divers postes de direction des finances, y compris en trésorerie de l'entreprise et a 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

### 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

### PATRICK NEVILLE

Vice-président, Planification d'aéroport  
et services techniques

## Gouvernance organisationnelle

La GTAA est une émettrice assujettie à la réglementation de l'Ontario 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 proposants 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 comptables professionnels agréés de l'Ontario.

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 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. En 2021, le conseil d'administration a approuvé des modifications à sa politique en matière de diversité afin de reconnaître que l'inclusion est une valeur importante, d'élargir la définition des groupes diversifiés et d'inclure des objectifs ambitieux pour la représentation des femmes et des personnes de divers groupes. La diversité comprend non seulement des considérations de genre, mais aussi de race, d'origine ethnique, de handicap, de statut autochtone, d'origine culturelle, d'âge et d'autres attributs.

Au 31 décembre 2021, le conseil d'administration de la GTAA comptait quatre femmes, soit 27 % des 15 administrateurs. De plus, trois de ses administrateurs, soit 20 %, sont membres d'une minorité visible. En vertu de la politique en matière de diversité et d'inclusion du conseil, le conseil souhaite atteindre, d'ici sa réunion annuelle en 2030, et maintenir par la suite, une composition du conseil où au moins 50 % des membres du conseil sont des femmes. Le conseil aspire également à atteindre, d'ici sa réunion annuelle en 2030, et à maintenir par la suite, une composition du conseil dont au moins 30 % des membres du conseil sont issus de groupes diversifiés. Des renseignements sur la politique en matière de diversité et d'inclusion du conseil se trouvent dans la notice annuelle de la GTAA, qui est accessible au [www.sedar.com](http://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](http://www.sedar.com).

En 2021, 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 assujéti. 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 liés à l'audit, des risques financiers et des 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](http://www.sedar.com).

## 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 de la GTAA et de formuler des recommandations au conseil et à ses comités sur les 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, l'expérience voulue et d'autres attributs; de recruter, de rencontrer 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 la formation continue des administrateurs; d'examiner le mandat des comités du conseil d'administration; d'évaluer l'efficacité du conseil d'administration et de ses comités; 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'aménagement du territoire 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 de la GTAA, y compris les transporteurs aériens et les expéditeurs de marchandises; il veille à ce que la société 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; 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 2021  
En date du 24 mars 2022

## RENSEIGNEMENTS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient certains renseignements prospectifs. 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 aux renseignements prospectifs, veuillez consulter la section « Mise en garde concernant les renseignements prospectifs » 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 2021 et doit être lu parallèlement aux états financiers consolidés de la GTAA pour les exercices clos les 31 décembre 2021 et 2020, ainsi qu'à la notice annuelle pour l'exercice clos le 31 décembre 2021. 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](http://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](http://www.torontopearson.com).

## DIVULGATIONS PERTINENTES

GRI 102-45, GRI 103-1, GRI 103-2

TR-AL-110a.2/TR-AF-110a.2



# 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 foncier, d'une durée initiale de 60 ans, vient à échéance en 2056 et la GTAA peut le renouveler une fois pour 20 autres années. Le bail foncier se trouve sur SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com) et sur le site Web de la GTAA à l'adresse [www.torontopearson.com](http://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 foncier.

## FAITS SAILLANTS FINANCIERS ET D'EXPLOITATION

| Le 31 décembre 2021   | Trimestre     |         |                        |         | Année          |         |                        |          |         |
|---|---------------|---------|------------------------|---------|----------------|---------|------------------------|----------|---------|
|   | 2021          | 2020    | Variation <sup>1</sup> |         | 2021           | 2020    | Variation <sup>1</sup> |          | 2019    |
| (en millions de dollars)  |               |         |                        | %       |                |         |                        | %        |         |
| <b>Total des produits</b>   | <b>274,8</b>  | 150,5   | 124,3                  | 82,6    | <b>826,8</b>   | 823,5   | 3,3                    | 0,4      | 1 521,3 |
| Total des charges d'exploitation (exclusion faite de l'amortissement)   | <b>157,1</b>  | 101,5   | 55,6                   | 54,6    | <b>508,4</b>   | 544,7   | (36,3)                 | (6,7)    | 795,4   |
| <b>BAlIA<sup>2,3</sup></b>  | <b>117,7</b>  | 49,0    | 68,7                   | 140,4   | <b>318,4</b>   | 278,8   | 39,6                   | 14,2     | 725,9   |
| Marge du BAlIA <sup>2,3</sup>   | <b>42,8%</b>  | 32,6%   |                        | 10,2 pp | <b>38,5%</b>   | 33,9%   |                        | 4,6 pp   | 47,7%   |
| <b>Résultat avant intérêts, montant net<sup>4</sup></b>   | <b>36,8</b>   | (39,9)  | 76,7                   | 192,2   | <b>(14,2)</b>  | (69,0)  | 54,8                   | 79,4     | 435,1   |
| <b>Bénéfice (perte) net</b>   | <b>(47,6)</b> | (116,8) | 69,2                   | 59,3    | <b>(350,4)</b> | (383,4) | 33,0                   | 8,6      | 139,8   |
| <i>Se reporter à la section « Résultats d'exploitation » pour de plus</i>   |               |         |                        |         |                |         |                        |          |         |
| <i>Se reporter à la section « Résultats d'exploitation nets » pour un rapprochement des pertes nettes et du BAlIA</i> |               |         |                        |         |                |         |                        |          |         |
| <b>Flux de trésorerie disponibles<sup>5</sup> (en millions)</b>   | <b>53,6</b>   | (153,1) | 206,7                  |         | <b>(46,3)</b>  | (513,1) | 466,8                  |          | (0,2)   |
| <i>Se reporter à la section « Trésorerie et sources de financement »</i>  |               |         |                        |         |                |         |                        |          |         |
| <b>Volume du trafic voyageur (en millions)</b>  |               |         |                        |         |                |         |                        |          |         |
| Vols intérieur  | <b>2,7</b>    | 0,9     | 1,8                    | 211,4 % | <b>6,8</b>     | 5,5     | 1,3                    | 24,4 %   | 18,1    |
| Vols internationaux   | <b>3,2</b>    | 0,7     | 2,5                    | 364,9 % | <b>5,9</b>     | 7,8     | (1,9)                  | (24,6) % | 32,4    |
| Total   | <b>5,9</b>    | 1,6     | 4,3                    | 279,4 % | <b>12,7</b>    | 13,3    | (0,6)                  | (4,5) %  | 50,5    |
| <b>Trafic aérien</b>  |               |         |                        |         |                |         |                        |          |         |
| Mouvements d'aéronefs (en milliers)   | <b>71,2</b>   | 30,0    | 41,2                   | 136,4 % | <b>173,0</b>   | 174,4   | (1,4)                  | (1,0) %  | 452,8   |
| MTOW <sup>6</sup> (en millions de tonnes)   | <b>6,1</b>    | 2,9     | 3,2                    | 107,7 % | <b>16,4</b>    | 16,0    | 0,4                    | 2,4 %    | 38,4    |
| Nombre total de sièges (en millions)  | <b>8,4</b>    | 3,5     | 4,9                    | 138,1 % | <b>20,0</b>    | 21,9    | (1,9)                  | (8,6) %  | 60,0    |
| Coefficient d'occupation  | <b>69,6 %</b> | 44,2 %  |                        | 25,4 pp | <b>63,3 %</b>  | 60,7 %  |                        | 2,6 pp   | 84,3 %  |
| <i>Se reporter à la section « Activités d'exploitation » pour de plus amples détails</i>                              |               |         |                        |         |                |         |                        |          |         |

| Aux 31 décembre   | 2021           | 2020    | Variation <sup>1</sup> |     | 2019    |
|---|----------------|---------|------------------------|-----|---------|
|   |                |         |                        | %   |         |
| <b>Total de la dette (en millions de dollars)</b>   | <b>7 213,7</b> | 7 002,8 | 210,9                  | 3,0 | 6 411,7 |
| <b>Dette nette<sup>7</sup></b>  | <b>6 532,9</b> | 6 481,8 | 51,1                   | 0,8 | 5 965,2 |
| <b>Principaux indicateurs de crédit (\$)</b>  |                |         |                        |     |         |
| Total de la dette/nombre de passagers transportés <sup>8</sup>  | <b>1 136,0</b> | 1 052,0 | 84,0                   | 8,0 | 254,0   |
| Dette nette <sup>7</sup> /nombre de passagers transportés <sup>8</sup>                                | <b>1 029,0</b> | 974,0   | 55,0                   | 5,6 | 236,0   |
| <i>Se reporter à la section « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails.</i> |                |         |                        |     |         |

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> Le BAlIA, 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 section « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

<sup>3</sup> Se reporter à la section « Résultats d'exploitation – Résultats d'exploitation nets » pour un bref exposé sur le BAlIA et la marge du BAlIA.

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

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

<sup>6</sup> Le MTOW correspond au poids maximal au décollage de chaque aéronef précisé par les fabricants d'aéronefs.

<sup>7</sup> 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 section « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

<sup>8</sup> 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, de gérer et d'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 (aussi la « pandémie »)

Au cours de l'année 2021, en raison des mesures de confinement irrégulières dans le monde entier, des restrictions de voyage, des avis du gouvernement recommandant aux Canadiens d'éviter les voyages non essentiels et des exigences sanitaires imposées par le gouvernement, la pandémie de COVID-19 a eu une incidence négative importante sur la demande mondiale de voyages aériens. La pandémie et les restrictions de voyage qui en découlent, notamment la fermeture des frontières et d'importantes répercussions financières, ont contraint les transporteurs aériens à annuler plusieurs vols et itinéraires. Toronto Pearson a connu une légère baisse du volume du trafic voyageur et des vols en 2021 par rapport à la même période en 2020, laquelle comprenait un quart des activités aériennes au premier trimestre de 2020, avant les fermetures causées par la pandémie de COVID-19. Toutefois, à partir du troisième trimestre de 2021, l'activité d'exploitation à l'aéroport a considérablement augmenté par rapport aux mêmes périodes en 2020, en partie en raison de la vaccination au pays et de l'assouplissement des restrictions de voyage du gouvernement en 2021. Néanmoins, tous les indicateurs de l'activité d'exploitation demeurent bien en deçà des niveaux de 2019.

Au cours du quatrième trimestre de 2021:

- Toronto Pearson a enregistré 5,9 millions de passagers de plus, ou 279,4 % plus de passagers qu'à la même période en 2020;
- le volume de passagers à Toronto Pearson a augmenté pour atteindre une moyenne de 63 260 par jour par rapport à une moyenne de 16 684 par jour à la même période en 2020;
- le nombre de vols a augmenté pour atteindre une moyenne de 776 par jour par rapport à une moyenne de 327 par jour à la même période en 2020; toutefois,
- le nombre de passagers et d'activités aériennes demeure très faible par rapport à la même période en 2019, dont le volume de passagers s'élevait à 128 840 par jour en moyenne et le nombre de vols à 1 240 par jour en moyenne au cours de cette période.

En 2021 :

- Toronto Pearson a traité 12,7 millions de passagers, soit 4,5 % de moins qu'en 2020, parce que les volumes du premier trimestre de 2020 n'ont pas été touchés de façon importante par la pandémie de COVID-19 et parce que ce nombre a été compensé par les augmentations importantes du volume au cours du deuxième semestre de 2021 par rapport à la même période en 2020;
- les volumes de passagers de Toronto Pearson ont chuté à une moyenne de 34 780 par jour, comparativement à une moyenne de 36 322 par jour en 2020, encore une fois en raison des résultats enregistrés avant la pandémie de COVID-19 au premier trimestre de 2020 qui ont été partiellement compensés par les augmentations importantes de volume au deuxième semestre de 2021 par rapport à la même période de 2020; et
- le nombre moyen de vols est demeuré relativement stable, à 473 par jour, comparativement à environ 478 par jour en 2020.

Au 31 décembre 2021, le nombre de compagnies aériennes qui ont des activités à Toronto Pearson est passé à 60 comparativement à 48 en date du 31 décembre 2020.

Le ralentissement de l'activité a eu une incidence négative significative sur les activités et sur les résultats d'exploitation de la GTAA par rapport aux résultats de 2019, ainsi que sur les produits générés par des sources commerciales et aéronautiques ainsi que sur les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA). Cette incidence négative a quelque peu été atténuée par l'augmentation du volume de passagers au deuxième semestre de 2021. Au cours du quatrième trimestre de 2021 et au cours de l'exercice 2021, la GTAA :

- a généré des revenus de 274,8 M\$, soit une augmentation de 82,6 % ou de 124,3 M\$, et de 826,8 M\$, soit une légère augmentation de 0,4 % ou de 3,3 M\$, comparativement aux mêmes périodes en 2020, respectivement; et
- a subi une perte nette de 47,6 M\$, soit une diminution de 59,3 % ou de 69,2 M\$, et de 350,4 M\$ pour l'année, soit une diminution de 8,6 % ou de 33,0 M\$, comparativement aux pertes nettes de 116,8 M\$ et de 383,4 M\$ pour les mêmes périodes en 2020, respectivement.

Au cours de 2021, 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

- La GTAA a réduit de façon importante ses charges d'exploitation, notamment en maintenant le gel de l'embauche et en réduisant davantage les dépenses en immobilisation par rapport à la même période en 2020. Se reporter à la section « Projets d'immobilisations ». En raison de l'augmentation des activités d'exploitation au troisième trimestre de 2021, la GTAA a diminué sa fermeture temporaire de l'accès à environ 20 % de ses aérogares par rapport à la fermeture temporaire mise en œuvre au deuxième trimestre de 2020 qui touchait plus de 40 % de ses installations. La fermeture temporaire a eu lieu en réponse à la réduction mondiale des déplacements entraînée par les répercussions de la COVID-19.
- À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, les augmentations suivantes des tarifs aéronautiques et des FAA ont été appliquées :
  - les tarifs aéronautiques pour l'aviation commerciale ont augmenté de 3 %;
  - les FAA pour les passagers en partance ont augmenté de 5 \$ à 30 \$ par passager, ce qui demeure légèrement sous la moyenne des autres grands aéroports canadiens;
  - les FAA pour les passagers en correspondance ont augmenté de 2 \$ à 6 \$; et,
  - 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 aux tarifs aéronautiques et aux FAA interviennent après plus d'une décennie sans que Toronto Pearson ait augmenté les tarifs aéronautiques et les FAA. En plus des autres initiatives génératrices de revenus et de réduction des coûts, la direction estime que ces augmentations permettront à la GTAA de continuer d'investir dans des vols sécuritaires pour la santé et dans la relance de l'industrie.

- Le 21 juillet 2021, la GTAA a effectué avec succès deux modifications à l'acte de fiducie-cadre : 1) exempter la GTAA de l'obligation de respecter l'engagement tarifaire prescrit par l'acte de fiducie-cadre pour l'exercice 2022; et 2) permettre à la GTAA de créer une garantie ou d'effectuer ou de maintenir un investissement; à condition que le coût de base total de ces garanties et de ces placements ne dépasse pas le plus élevé des deux montants suivants : 3,0 % de l'actif total de la GTAA ou 200,0 M\$, et qu'aucun défaut de paiement ou cas de défaut n'existe ou n'existerait en conséquence. Au 31 décembre 2021, aucune garantie ni aucun investissement n'a été fait en vertu de cette modification.
- Le 16 juillet 2021, la GTAA a prolongé d'un an sa facilité de crédit d'exploitation renouvelable engagée, soit jusqu'au 31 mai 2024. Parallèlement à cette prolongation, le syndicat de la facilité de crédit a également approuvé l'exemption de l'obligation de respecter l'engagement tarifaire prescrit par l'acte de fiducie-cadre pour l'exercice 2022, ainsi que la modification de la limitation des garanties et des placements.
- Le 5 octobre 2021, la GTAA a émis des billets à moyen terme de série 2021-1 d'une valeur de 400,0 M\$, échéant le 5 octobre 2051, à un taux d'intérêt nominal de 3,15 %, pour un produit net de 397,3 M\$. Le produit net a été principalement utilisé pour rembourser le papier commercial. La situation de liquidité nette de la GTAA (y compris la trésorerie) au 31 décembre 2021 était d'environ 1,7 milliard de dollars.
- Le 4 novembre 2021, la GTAA a annoncé les changements suivants aux tarifs aéronautiques et aux FAA, qui entreront en vigueur le 1er janvier 2021 :
  - les tarifs aéronautiques pour l'aviation commerciale augmenteront de 3 %; et
  - les tarifs aéronautiques pour tous les avions d'affaires et d'aviation générale, tout poids confondu, augmenteront de 850 \$ par arrivée.

### b. Mesures relatives à la sécurité et aux passagers

- La marque officielle « Aéroport en santé » de l'aéroport Pearson est un engagement avec des partenaires, des organismes gouvernementaux et des intervenants qui vise à établir des normes solides, uniformes et fiables pour la protection de la santé des passagers et des travailleurs de l'aéroport. L'engagement Aéroport en santé est un programme complet mis sur pied en 2020 qui décrit les mesures que l'Aéroport et ses partenaires ont mises en œuvre pour contribuer à rétablir la confiance dans la sécurité du transport aérien compte tenu des nouvelles réalités. L'engagement comprend ce qui suit :
  - L'Aéroport a mis en œuvre des technologies améliorées, ce qui a permis d'accélérer et de réduire les processus tactiles. Les nouvelles innovations comprennent ce qui suit :
    - diverses applications de désinfection par rayonnement ultraviolet à l'intérieur de l'Aéroport;
    - les rampes fréquemment touchées des escaliers mécaniques et des trottoirs roulants sont désinfectées et des nettoyeurs de sol autonomes sont également en service dans tout l'aéroport pour laver et désinfecter les surfaces de plancher;

- plus de trois kilomètres de barrières en plexiglas installées dans les aérogares;
- l'introduction de distributeurs automatiques d'équipement de protection individuelle;
- 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 et aux travailleurs;
- le gouvernement du Canada reconnaît qu'il peut être difficile de respecter la distanciation physique de deux mètres dans certaines zones de l'aéroport. Dans ces cas, le gouvernement du Canada propose une approche à plusieurs niveaux avec de multiples mesures de protection, y compris le port d'un masque, l'hygiène des mains, l'étiquette respiratoire et les systèmes de ventilation, conformément aux guides publiés. Le programme Aéroport en santé adopte cette approche à plusieurs niveaux, notamment en ayant recours au nettoyage amélioré, à l'obligation du port du masque, à l'amélioration de la qualité de l'air grâce à une surveillance continue et à d'autres technologies. La GTAA continue d'adapter son approche à plusieurs niveaux au besoin pour assurer la sécurité du personnel et des passagers;
- tous les fournisseurs, entrepreneurs et employeurs qui travaillent à l'Aéroport doivent avoir mis en place un « programme de traçage des contacts au travail », lequel leur permet de rapidement identifier, retirer/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. Cette pratique contribue à recenser les éclosions potentielles en milieu de travail aux fins des rapports de sécurité au travail et d'assurance-emploi; et
- La GTAA continue d'accorder la priorité à la santé des passagers et des employés par la mise en œuvre de mesures de sécurité appuyées sur les conseils de son médecin hygiéniste en chef, un hygiéniste industriel et des agences de santé publique, afin de réduire la propagation de la COVID-19. Ces mesures comprennent l'amélioration du nettoyage, l'installation de plus de 500 stations de désinfection pour les mains, la collaboration avec les organismes gouvernementaux pour permettre un traitement plus efficace et plus sécuritaire des passagers, l'amélioration des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation dans les terminaux, ainsi que la mise sur pied de programmes de contrôle et d'assurance de la qualité, en vue d'assurer un environnement aéroportuaire sain.
- Le 13 août 2021, le gouvernement du Canada a annoncé son intention d'exiger la vaccination des employés de la fonction publique fédérale dès la fin du mois de septembre 2021. De plus, le gouvernement du Canada a exigé que les employés des secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale soient vaccinés au plus tard à la fin du mois d'octobre 2021. Cette exigence de vaccination s'appliquait également à tous les voyageurs, et ne prévoyait que très peu d'exemptions. Elle s'applique à tous les voyageurs aériens commerciaux, les passagers à bord de trains interprovinciaux et les passagers à bord de navires ayant des installations d'hébergement, comme les bateaux de croisière. Conformément au mandat du gouvernement fédéral, la GTAA a mis en œuvre sa propre politique de vaccination obligatoire qui est entrée en vigueur le 14 septembre 2021 et qui exige que tous les employés de la GTAA soient entièrement vaccinés d'ici le 31 octobre 2021, et que des mesures d'adaptation soient prises pour les motifs couverts par la Loi canadienne sur les droits de la personne. La GTAA exigeait également que les employeurs, les personnes, les entreprises et les organisations ayant des activités dans l'aérogare ou les installations autonomes sur la propriété de l'Aéroport démontrent à la GTAA qu'ils disposent de leur propre politique de vaccination obligatoire visant la vaccination obligatoire, avec les mesures d'adaptation exigées par la loi, d'ici le 31 octobre 2021.
- La GTAA comprend que l'expérience globale du passager s'étend au-delà 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 aurait pour effet de diminuer la confiance du voyageur envers la sécurité du voyage. Par conséquent, la GTAA estime qu'il est primordial que chaque partie associée au voyage complet jusqu'au retour à la maison assure une prestation de services irréprochable, de façon constante, afin de rétablir et de maintenir le sentiment de confiance envers la sécurité du voyage aérien. Pour renforcer l'engagement envers l'initiative Aéroport en santé de Toronto Pearson à l'égard de la santé et des mesures prises par la GTAA pour offrir une expérience intégrée aux voyageurs et renforcer la confiance à l'égard des voyages, la GTAA, en collaboration avec les partenaires de l'industrie, prend diverses mesures, comme défendre les intérêts à tous les paliers de gouvernement. La GTAA s'engage également à collaborer avec ses compagnies aériennes partenaires en vue de recommencer à établir les liaisons des voyageurs d'un bout à l'autre du Canada et partout dans le monde.

### c. Tests, recherche et collecte de données

- Depuis le début de la pandémie, les gouvernements provincial et fédéral ont mis en œuvre diverses mesures pour lutter contre la COVID-19 dans un contexte d'atteinte de la sécurité dans le voyage aérien. La GTAA a collaboré avec le gouvernement afin de préserver la sécurité de tous les passagers et employés. Au début de 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. Le gouvernement de l'Ontario a initialement lancé un programme de dépistage de la

COVID-19 à l'aéroport, dans le cadre duquel les voyageurs ont subi un test de dépistage de la COVID-19 à leur arrivée. Ce programme a par la suite été remplacé par le protocole de tests de dépistage obligatoires à l'arrivée du gouvernement fédéral dont il est question ci-dessous. 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.

Avant le départ vers le Canada – Preuve de résultat négatif à un test de dépistage de la COVID-19

- Le 6 janvier 2021, le gouvernement fédéral canadien a ordonné à tous les voyageurs qui arrivent au Canada par avion de présenter un justificatif de test de COVID-19 de réaction en chaîne par polymérase (PCR) négatif ou d'un autre test moléculaire de dépistage de la COVID-19 effectué dans les 72 heures suivant le départ, en plus de la quarantaine de 14 jours à l'arrivée. L'exigence relative au test PCR est demeurée en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit modifiée pour inclure, à partir du 28 février 2022, la possibilité de présenter un justificatif de résultat négatif au test de dépistage antigénique, comme l'a annoncé le gouvernement fédéral canadien le 15 février 2022. Le 17 mars 2022, le gouvernement fédéral a annoncé qu'à compter du 1er avril 2022, les voyageurs internationaux entièrement vaccinés n'auront plus à fournir un résultat de test de dépistage de la COVID-19 avant d'entrer au Canada.

Arrivée – Dépistage obligatoire de la COVID-19 selon les exigences du gouvernement fédéral

- À partir du 22 février 2021, le gouvernement fédéral du Canada a ordonné à tous les passagers internationaux qui atterrirent à l'Aéroport (à quelques exceptions près) ou qui prennent un vol de correspondance vers d'autres villes au Canada de subir un test PCR de dépistage de la COVID-19 obligatoire à l'aéroport. Par la suite, tout au long du premier semestre de 2021, le gouvernement fédéral a imposé des mesures comme le séjour dans un lieu d'hébergement autorisé par le gouvernement (HAG) en attendant les résultats des tests à l'arrivée et a maintenu la quarantaine de 14 jours pour les arrivées internationales, sauf pour les citoyens canadiens et les résidents permanents entièrement vaccinés. Ces exigences ont ensuite été modifiées au cours de l'été 2021 et les tests de dépistage à l'arrivée ont été remplacés par un processus de dépistage aléatoire obligatoire à l'arrivée au Canada pour les voyageurs entièrement vaccinés et l'hébergement autorisé par le gouvernement a été éliminé.
- Le 30 novembre 2021, alors que de plus en plus de cas du variant Omicron de la COVID-19 étaient déclarés, le gouvernement fédéral du Canada a annoncé que tous les voyageurs qui arrivent au Canada, qu'ils soient vaccinés ou non, à l'exception des voyageurs en provenance des États-Unis, devaient subir un test de dépistage à l'aéroport où ils atterrirent. Ces voyageurs devaient ensuite s'isoler jusqu'à temps de recevoir le résultat de leur test. Cette exigence n'a pas été entièrement mise en œuvre à Toronto Pearson, comme l'a reconnu le gouvernement fédéral canadien. L'exigence mise en œuvre à l'Aéroport était plutôt de tester 10 000 voyageurs internationaux entièrement vaccinés par jour, de tester la totalité des voyageurs internationaux non vaccinés et de continuer d'appliquer le processus de tests aléatoires obligatoires pour les voyageurs arrivant directement des États-Unis. Pour atteindre le seuil de 10 000 tests par jour sans perturber de manière excessive la circulation des passagers à l'arrivée, des trousse de dépistage à domicile ont été utilisées.

Avant le départ en direction du Canada et pour le personnel de l'Aéroport – Test de dépistage de la COVID-19

- De mars 2021 à juillet 2021, grâce à une contribution financière du Programme d'aide à la recherche industrielle du Conseil national de recherches du Canada (PARI-CNRC), une direction générale du gouvernement du Canada, la GTAA a lancé une étude de recherche permettant le dépistage gratuit de la COVID-19 pour les employés de l'Aéroport et les passagers qui quittent le Canada en partance de l'Aéroport et qui ont besoin d'une preuve de résultat négatif pour les exigences d'entrée à destination. L'étude a été entreprise par une équipe d'entreprises de soins de santé du Canada qui ont déployé leurs flux de travail numérique, leurs tests de dépistage et leurs infrastructures de données pour l'exécution et la surveillance de ce programme. À l'aide de la nouvelle technologie canadienne de dépistage et de la technologie existante de test antigénique, l'étude a exploré l'efficacité des tests antigéniques par rapport aux tests de type PCR dans un environnement commercial à haute fréquentation et a étudié l'opérationnalisation des tests PCR rapides dans un environnement aéroportuaire au rythme rapide. En parallèle de l'étude financée par le gouvernement fédéral, la GTAA a collaboré avec trois éminents épidémiologistes et chercheurs canadiens, Dr Kevin Schwartz, Dr Prabhat Jha et Dr Isaac Bogoch en vue d'explorer la viabilité de l'utilisation fréquente de tests antigéniques rapides chez le personnel comme méthode efficace d'identification, de traçage et d'isolation rapide des cas de COVID-19. L'étude sur le dépistage du personnel, qui a pris fin en mai 2021, a démontré que le dépistage antigénique rapide peut être efficace pour repérer les personnes infectieuses en milieu de travail et ainsi réduire la transmission et les éclosions. Le test de dépistage antigénique rapide est un outil de santé publique important pour repérer les personnes infectieuses et atténuer leur transmission en milieu de travail. Les études ont permis de réaliser plus de 37 550 tests.
- Le 12 juillet 2021, Switch Health, en collaboration avec la GTAA, a commencé à offrir des services de dépistage de la COVID-19 aux passagers en partance de Toronto Pearson, ainsi qu'aux membres de la collectivité et aux employés de l'Aéroport qui cherchent un accès pratique aux tests. Switch Health offre des tests PCR et antigéniques à des prix concurrentiels. Ces tests visent à renforcer la protection dans le cadre du programme Aéroport en santé de la GTAA. Les tests sont offerts dans un milieu clinique traditionnel ainsi que par rendez-vous à l'auto, au

stationnement intérieur économique de Toronto Pearson. Switch Health et la GTAA prévoient de collaborer afin de s'adapter continuellement pour satisfaire et même dépasser les exigences d'un environnement pandémique en évolution rapide, en explorant de nouvelles innovations pour répondre aux besoins des passagers, des employés et de la communauté. Au 31 décembre 2021, plus de 134 000 tests ont été administrés par l'intermédiaire de la clinique Switch Health située au stationnement intérieur économique de l'Aéroport.

**d. Aide financière du gouvernement :**

- Au moyen d'une modification apportée au bail foncier, datée du 27 mai 2021, le gouvernement du Canada a également annoncé le report des paiements de bail foncier de 2021 de la GTAA, qui seront remboursés sur une période de dix ans à compter de 2024. En date du 31 décembre 2021, 63,5 M\$ ont été comptabilisés à titre de loyers fonciers différés à payer aux états consolidés de la situation financière, ce qui représente la valeur actualisée des paiements de loyers futurs pour tenir compte de la valeur temporelle de l'argent. La charge liée au bail foncier pour l'exercice a été comptabilisée dans les états consolidés du résultat net et du résultat global.
- La GTAA a reçu des paiements de l'Agence du revenu du Canada au titre du programme de la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») jusqu'au mois d'octobre 2021. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, 27,0 M\$ (46,4 M\$ au 31 décembre 2020) ont été comptabilisés dans les états consolidés du résultat net et du résultat global à titre de réduction des salaires et des avantages sociaux, et 1,6 M\$ (2,6 M\$ au 31 décembre 2020) ont été portés aux salaires, traitements et avantages capitalisés en immobilisations corporelles 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 prises par l'organisation pour protéger la santé publique ainsi que la santé et le bien-être de son personnel et des voyageurs.
- De plus, la GTAA s'entretient avec le gouvernement au sujet d'un potentiel soutien financier en raison, selon la direction, du 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 à obtenir un soutien à court terme de la part des autorités gouvernementales :
- **Exonération des paiements au titre du bail foncier pour 2021 et 2022 :** Le report des paiements du bail foncier pour 2021 a permis à la GTAA de surmonter les difficultés financières liées au risque de liquidité causées par la pandémie de COVID-19. La GTAA est cependant d'avis que les répercussions de la pandémie de COVID-19 perdureront au-delà de 2021 et que les aéroports canadiens ont besoin d'un soutien supplémentaire. L'industrie de l'aviation canadienne risque de devenir 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 :** Le 14 mars 2022, Transports Canada a annoncé un nouveau financement pouvant atteindre 142 M\$ dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA) et du volet sur les infrastructures de biosécurité des aéroports pour aider Toronto Pearson à se remettre des répercussions de la pandémie de COVID-19 et pour soutenir la poursuite des services aériens et d'importants projets d'infrastructure de transport à l'Aéroport. Le financement servira à la restauration côté piste, à l'élaboration et à l'installation d'un nouveau service d'enregistrement, d'un système d'embarquement et d'un système de contrôle frontalier, ainsi qu'à l'amélioration du dépistage de la COVID-19 du personnel et des passagers. Le financement servira également à mener des études et à élaborer un concept pour relier Toronto Pearson au prolongement futur du train léger sur rail (TLR) Eglinton Crosstown.

**e. Évaluation financière de la direction :**

- En raison de la COVID-19 et de l'évolution des restrictions de voyage au Canada et ailleurs dans le monde, la prévisibilité est très limitée concernant la demande future en transport, qui est actuellement fortement compromise. La GTAA ne peut pas prédire avec exactitude le moment d'une reprise complète. La direction continue d'analyser l'ampleur de l'incidence financière de la pandémie de COVID-19, qui est et qui demeure nocive et importante. Bien qu'il soit impossible à l'heure actuelle de déterminer toute la durée et l'ampleur de la pandémie de COVID-19, à long terme, la GTAA croit que la reprise se concrétisera et 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 la GTAA a subi d'importantes pertes en 2021 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 à ce jour 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. Étant donné qu'une obligation de la GTAA arrive à échéance en septembre 2022, 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.

En raison des conséquences entraînées par la pandémie de COVID-19, les activités de la GTAA demeurent incertaines. Se reporter à la section « Facteurs de risque » de la plus récente notice annuelle de la société pour une divulgation des risques concernant l'incidence de la pandémie 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 des passagers et du personnel de l'Aéroport, ainsi que la viabilité financière de l'organisation.

## Reconnaissance environnementale et opérationnelle de l'industrie de l'aviation

La GTAA a été reconnue par :

- Le Conseil international des aéroports pour :
  - son service aux passagers et ses pratiques. Le 10 mars 2022, pour la cinquième année consécutive, Toronto Pearson a reçu le titre du « meilleur grand aéroport en Amérique du Nord » (desservant plus de 40 millions de passagers, selon les niveaux de passagers de 2019), tel que mesuré par le programme de qualité du service aéroportuaire du Conseil international des aéroports;
  - ainsi que le prix pour les meilleures mesures d'hygiène par région pour une deuxième année. Si Toronto Pearson reçoit cette distinction, c'est en grande partie grâce à son programme Aéroport en santé, lequel vise à offrir une expérience aéroportuaire sécuritaire et hygiénique par une approche à plusieurs niveaux reposant sur quatre principaux piliers, qui comprend, entre autres, des mesures telles que le port du masque et la restriction de l'accès à l'aérogare; des solutions 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;
- le magazine Forbes Canada au début de 2022, dans lequel la GTAA figure sur la liste des meilleurs employeurs au Canada. La GTAA s'est classée troisième parmi toutes les entreprises de transport et de logistique de la liste. Depuis quelques années, la GTAA a mis davantage l'accent sur la diversité, l'équité et l'inclusion, en accordant plus d'attention à la santé et au bien-être, en créant une culture axée sur les résultats et en mobilisant les employés de l'ensemble de l'entreprise pour créer le milieu de travail de l'avenir; et,
- La Building Owners and Managers Association (BOMA) de Toronto qui a décerné à la GTAA le prix « 2021 BOMA Race 2 Reduce CREST » dans la catégorie Performance Leadership Landmark Building. Ce prix est issu d'une nouvelle catégorie qui reconnaît la plus grande réduction en pourcentage de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES). Dans le cadre de son plan environnemental précédent, la GTAA a réussi à réduire les émissions de types 1 et 2 à l'aéroport de plus de 60 % (par rapport au niveau de référence de 2006) avant la fin de 2020. Voici quelques-unes des mesures que la GTAA a prises à cette fin :
  - des projets de réduction de la consommation d'énergie axés sur la transition vers un éclairage à DEL écoénergétique;
  - la mise à niveau des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation de l'Aéroport;
  - des investissements dans les véhicules électriques et les bornes de recharge.

## ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Les principaux moteurs d'activité de la GTAA qui ont une incidence directe sur ses résultats financiers sont le volume de passagers et de trafic aérien, y compris 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 4,5 % en 2021, passant de 13,3 millions de passagers en 2020 à 12,7 millions en 2021, ce qui représente une baisse annuelle de 0,6 million 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 passagers se déplaçant à l'intérieur du Canada) et le trafic international (les passagers effectuant des vols à destination ou en provenance de l'étranger). Au cours de 2021, la baisse s'est produite dans le secteur du trafic international, qui a connu une diminution de 24,6 %, compensée par une augmentation de 24,4 % du trafic passager dans le secteur du trafic intérieur par rapport à 2020. En 2021, le maintien des restrictions irrégulières sur les voyages internationaux en raison de la pandémie a contribué à la baisse. Le volume du trafic voyageur pour les vols intérieurs a augmenté en raison de la plus faible quantité de restrictions pour ce type de voyage, alors que le secteur du trafic international était plus complexe et, jusqu'au 28 février 2022, les voyageurs devaient fournir un test PCR négatif pour entrer au Canada.

Le tableau suivant résume le volume du trafic voyageur par secteur pour 2021, 2020 et 2019 :

| Volume du trafic voyageur <sup>1</sup> | 2021           | 2020           | Variation <sup>2</sup> |              | 2019           |
|--|----------------|----------------|------------------------|--------------|----------------|
| (en millions)                          |                |                | %                      |              |                |
| Vols intérieurs                        | 6,8            | 5,5            | 1,3                    | 24,4         | 18,1           |
| Vols internationaux                    | 5,9            | 7,8            | (1,9)                  | (24,6)       | 32,4           |
| <b>Total</b>                           | <b>12,7</b>    | <b>13,3</b>    | <b>(0,6)</b>           | <b>(4,5)</b> | <b>50,5</b>    |
| (en millions)                          |                |                |                        |              |                |
| Origine et destination                 | 9,3            | 9,3            | —                      | —            | 35,2           |
| En correspondance                      | 3,4            | 4,0            | (0,6)                  | (14,8)       | 15,3           |
| <b>Total</b>                           | <b>12,7</b>    | <b>13,3</b>    | <b>(0,6)</b>           | <b>(4,5)</b> | <b>50,5</b>    |
| Origine et destination <sup>2</sup>    | 73,2 %         | 70,0 %         |                        | 3,2 pp       | 69,6 %         |
| En correspondance <sup>2</sup>         | 26,8 %         | 30,0 %         |                        | (3,2) pp     | 30,4 %         |
| <b>Total</b>                           | <b>100,0 %</b> | <b>100,0 %</b> |                        |              | <b>100,0 %</b> |

<sup>1</sup> Selon les rapports des compagnies aériennes, les estimations du nombre de passagers peuvent différer des chiffres réels.

<sup>2</sup> La « variation en pourcentage », ou « % », est établie d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

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

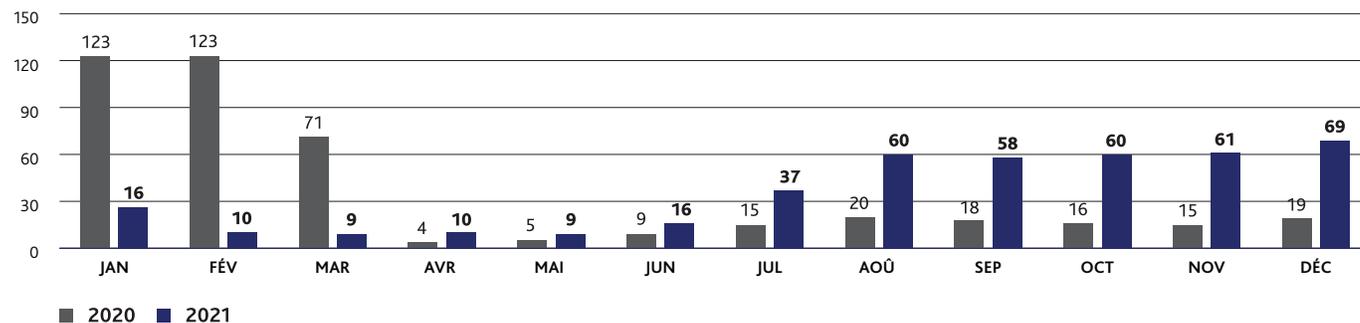
En 2021, le nombre de passagers au départ et à destination est demeuré stable à 9,3 millions de passagers et le nombre de passagers en correspondance a diminué de 14,8 %, par rapport à 2020, pour s'établir à 3,4 millions de passagers. En 2021, les pourcentages de passagers au départ et à destination et de passagers en correspondance étaient respectivement de 73,2 % et de 26,8 %, comparativement à 70 % et 30 % en 2020.

En 2021, le volume du trafic voyageur de Toronto Pearson a été directement et considérablement touché par la pandémie de COVID-19 et a connu une légère baisse par rapport à 2020. Le nombre de passagers à Toronto Pearson a chuté à une moyenne de 34 780 passagers par jour, comparativement à une moyenne de 36 322 passagers par jour en 2020. Le nombre de passagers au premier trimestre de 2020 n'a pas été touché de façon importante par la pandémie de COVID-19, alors que le nombre des passagers depuis le deuxième trimestre de 2021 a considérablement augmenté par rapport aux mêmes périodes en 2020. Le nombre moyen de vols est demeuré relativement stable, à 473 par jour, comparativement à environ 478 par jour en 2020. Au 31 décembre 2021, le nombre de compagnies aériennes qui ont des activités à Toronto Pearson est passé à 60 comparativement à 48 en date du 31 décembre 2020.

Toutefois, le quatrième trimestre de 2021 se compare davantage au quatrième trimestre de 2020, car ces deux trimestres ont subi les répercussions de la pandémie. À cet égard, les répercussions ont été moins graves que celles de la même période en 2020. L'augmentation des activités d'exploitation au quatrième trimestre de 2021 est probablement attribuable au succès de la campagne de vaccination au pays au cours de l'été et à l'assouplissement de certaines restrictions de voyage du gouvernement. Le nombre de passagers à Toronto Pearson a augmenté pour atteindre une moyenne de 63 260 passagers par jour comparativement à une moyenne de 16 684 passagers par jour à la même période en 2020; toutefois, les volumes quotidiens moyens demeurent beaucoup plus bas par rapport à la même période en 2019, alors qu'ils étaient de 128 840 passagers par jour en moyenne. Le nombre de vols a augmenté pour atteindre une moyenne de 776 vols par jour comparativement à une moyenne d'environ 327 vols par jour à la même période en 2020; toutefois, les volumes quotidiens moyens demeurent beaucoup plus bas par rapport à la même période en 2019, alors que l'on comptait une moyenne de 1 240 vols par jour.

Le tableau suivant présente le nombre mensuel moyen de passagers ayant transité par Toronto Pearson chaque jour de janvier 2021 à décembre 2021, comparativement à ce nombre mensuel moyen pour la période allant de janvier 2020 à décembre 2020.

**Nombre de passagers par jour**  
(milliers)



La pandémie de COVID-19 a donné lieu à une diminution à l'échelle mondiale du transport aérien de passagers et à d'importantes modifications des vols et des itinéraires en raison d'un certain nombre de facteurs, notamment, à certains moments :

- l'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 » en vigueur de manière irrégulière depuis mars 2020, y compris au cours de la période des voyages des Fêtes de décembre 2021 et de janvier 2022 qui a une incidence sur les décisions des passagers de voyager;
- les restrictions de voyage qui imposent une quarantaine de 14 jours à tous les voyageurs internationaux à l'arrivée;
- les règles en vigueur dans d'autres pays qui limitent les voyages à partir du Canada;
- les règles mises en place par le gouvernement du Canada qui limitent les voyages au Canada;
- les changements et les annulations d'itinéraires par les transporteurs aériens;
- les changements ponctuels des horaires de vol par les transporteurs aériens;
- le maintien des restrictions de voyage aux frontières sur les déplacements des ressortissants étrangers;
- les variants préoccupants de la COVID-19, dont certains sont jugés plus contagieux, détectés à la fin de 2020 et au début de 2021, et plus particulièrement le nouveau variant Omicron, détecté vers la fin de 2021;
- à partir du début du mois de janvier 2021, l'obligation de présenter avant le départ un résultat négatif de test PCR de dépistage de la COVID-19 pour tous les voyageurs internationaux se rendant au Canada et un résultat négatif de test de dépistage antigénique pour ceux se rendant aux États-Unis (y compris ceux en provenance du Canada);
- à partir du début du mois de janvier 2021, le gouvernement de l'Ontario a instauré un test de dépistage volontaire, puis obligatoire, pour les voyageurs internationaux à l'arrivée à l'Aéroport qui restaient en Ontario (qui a pris fin au moment de l'entrée en vigueur de l'obligation du gouvernement fédéral, voir ci-dessous);
- à partir de la fin du mois de février 2021, le gouvernement fédéral a instauré un test de dépistage obligatoire pour les voyageurs internationaux à l'arrivée à l'Aéroport, après l'atterrissage, accompagné de restrictions strictes, comme un séjour de trois jours à l'hôtel aux frais des voyageurs et une possible quarantaine subséquente dans un établissement gouvernemental en cas de test positif à la COVID-19. Cette obligation a ensuite été abandonnée au cours de l'été 2021 au profit de quelques restrictions, comme les tests aléatoires obligatoires pour tous les passagers vaccinés et les tests obligatoires à l'arrivée avec mise en quarantaine pendant 14 jours à la destination finale pour les Canadiens et les résidents permanents non vaccinés seulement; et
- l'exigence du gouvernement fédéral en matière de vaccination obligatoire pour tous les voyageurs qui quittent le pays et les étrangers qui entrent au Canada à compter du 31 octobre 2021.

**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 (MTOW), précisé par les fabricants, et un nombre total de sièges. Le MTOW 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 ratio de passagers par 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 MTOW, le nombre total de sièges, le nombre total de sièges par mouvements d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour 2021, 2020 et 2019.

| Trafic aérien <sup>1</sup>                   | 2021         | 2020   | Variation <sup>2</sup> |        | 2019  |
|--|--------------|--------|------------------------|--------|-------|
| (en milliers)                                |              |        |                        | %      |       |
| Mouvements d'aéronefs <sup>3</sup>           | <b>173,0</b> | 174,4  | (1,4)                  | (1,0)  | 452,8 |
| <b>Mouvements d'aéronefs de passagers</b>    | <b>136,5</b> | 149,1  | (12,6)                 | (8,5)  | 414,9 |
| (en millions)                                |              |        |                        |        |       |
| MTOW (tonnes)                                | <b>16,4</b>  | 16,0   | 0,4                    | 2,4    | 38,.  |
| <b>Sièges</b>                                | <b>20,0</b>  | 21,9   | (1,9)                  | (8,6)  | 60,0  |
| Sièges par mouvement d'aéronefs de passagers | <b>146,9</b> | 147,1  | (0,2)                  | (0,1)  | 144,5 |
| <b>Coefficient d'occupation</b>              | <b>63,3%</b> | 60,7 % |                        | 2,6 pp | 84,3% |

<sup>1</sup> Les mesures de trafic aérien ci-dessus reflètent les vols à l'arrivée et au départ.

<sup>2</sup> La « variation en pourcentage », ou « % », est établie d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

<sup>3</sup> Les mouvements d'aéronefs comprennent les mouvements d'aéronefs de passagers et les mouvements d'aéronefs autres que les aéronefs de passagers.

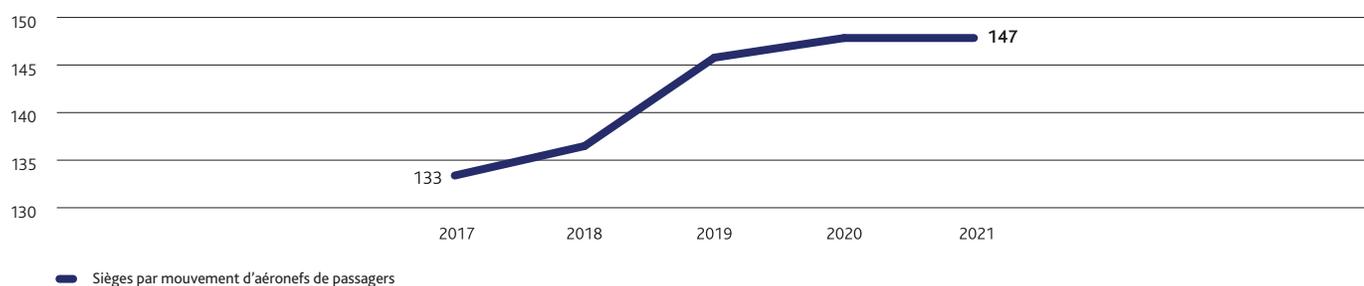
Les mouvements d'aéronefs, qui comprennent les mouvements de passagers et de non-passagers (c.-à-d. le fret), ont diminué de 1 % en 2021 par rapport à 2020. Les mouvements d'aéronef de passagers ont diminué de 8,5 % en 2021 par rapport à 2020 en raison des restrictions sur le transport aérien et des interdictions de vol entraînées par la pandémie de COVID-19. Les mouvements d'aéronefs au premier trimestre de 2020 n'ont pas été touchés de façon importante par la pandémie de COVID-19, alors que les mouvements d'aéronefs depuis le deuxième trimestre de 2021 ont considérablement augmenté par rapport aux mêmes périodes en 2020.

En 2021, le MTOW a atteint 16,4 millions de tonnes, soit une augmentation de 2,4 % par rapport à 2020. Ce changement reflète l'augmentation des vols réservés au fret compensée par la perte de capacité de fret des soutes ventrales des aéronefs en raison de la réduction de l'activité des aéronefs de passagers causée par les répercussions continues de la pandémie.

Le nombre de sièges a diminué de 8,6 % en 2021 pour s'établir à 20,0 millions de sièges, contre 21,9 millions en 2020. Le nombre de sièges par mouvements d'avions de passagers en 2021 a été de 146,9, soit une diminution de 0,2 siège ou de 0,1 %, contre 147,1 sièges par mouvements d'avions de passagers en 2020. Le coefficient d'occupation a augmenté de 2,6 points de pourcentage, passant de 60,7 % en 2020 à 63,3 % en 2021.

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

#### Nombre de passagers par jour (milliers)



En raison de la pandémie et de son incidence, l'accent a davantage été mis sur les vols de fret pour assurer le maintien de la chaîne d'approvisionnement. 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 a travaillé de concert avec tous les transporteurs pour soutenir l'économie canadienne en maintenant la circulation des marchandises, y compris les biens essentiels nécessaires, tels que les vaccins pour combattre la COVID-19.

## RÉSULTATS D'EXPLOITATION

La section qui suit présente une analyse de l'approche 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 eu une incidence négative considérable sur les activités et les résultats d'exploitation de la GTAA, ainsi que sur les produits commerciaux et aéronautiques et les FAA. Comme d'autres aéroports canadiens, la GTAA a pris des mesures pour atténuer les répercussions financières, notamment en réduisant les charges d'exploitation et les dépenses en capital prévues. En outre, au premier et au deuxième trimestres de 2021, la GTAA a dû temporairement fermer l'accès à plus de 40 % de ses installations dans les aérogares en raison de la baisse d'activité des voyages aériens. Étant donné l'augmentation des activités au cours des troisième et quatrième trimestres de 2021, la GTAA a depuis réduit la fermeture des aérogares à environ 20 %.

### Frais et droits aéronautiques et FAA

La GTAA a le droit d'établir des droits et frais aéronautiques, au besoin, en tout temps. En 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.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, les augmentations suivantes des tarifs aéronautiques et des FAA ont été appliquées :

- les tarifs aéronautiques pour l'aviation commerciale ont augmenté de 3 %;
- les FAA pour les passagers en partance ont augmenté de 5 \$ à 30 \$ par passager, ce qui demeure légèrement sous la moyenne des autres grands aéroports canadiens;
- les FAA pour les passagers en correspondance ont augmenté de 2 \$ à 6 \$; et
- 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 aux tarifs aéronautiques et aux FAA interviennent après plus d'une décennie sans que Toronto Pearson ait augmenté les tarifs aéronautiques et les FAA. En plus des autres initiatives génératrices de revenus et de réduction des coûts, la direction estime que ces augmentations permettront à la GTAA de continuer d'investir dans des vols sécuritaires pour la santé et dans la relance de l'industrie.

Le 4 novembre 2021, la GTAA a annoncé les changements suivants aux tarifs aéronautiques et aux FAA, qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021 :

- les tarifs aéronautiques pour l'aviation commerciale augmenteront de 3 %; et
- les tarifs aéronautiques pour tous les avions d'affaires et d'aviation générale, tout poids confondu, augmenteront de 850 \$ par arrivée.

La pandémie a eu des répercussions négatives importantes sur les transporteurs aériens qui exercent des activités 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 pour la totalité de 2021, chaque transporteur était tenu de payer les montants calculés en fonction de ce qui suit : 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 standards 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 de l'entente initiale sont dépassés au cours d'une année donnée. Alors 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. Les ententes relatives aux frais aéronautiques à long terme conclues avec les deux transporteurs arriveront à échéance à la fin de 2023.

### Produits des activités ordinaires

La GTAA génère des revenus i) de ses frais et droits aéronautiques (composés des droits d'atterrissage, des frais généraux liés aux aérogares et des droits relatifs aux aires de trafic), ii) des FAA et iii) des revenus 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 MTOW d'un avion à l'arrivée, tandis que les frais généraux liés aux aérogares sont établis en fonction du nombre de sièges que compte un avion à l'arrivée, et les droits relatifs aux aires de trafic sont établis en 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 au départ et en partance, et pour les passagers en correspondance. Une part importante des revenus 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. En 2020 et en 2021, la GTAA a fourni une aide financière et d'autres formes d'aide au moyen d'un certain nombre de mesures, y compris des

réductions de paiement, des reports de paiement et des mesures d'allègement de contrat, au moyen de contrats modifiés. La GTAA a offert ces ententes à des partenaires en règle qui, selon elle, seront des partenaires essentiels après la pandémie de COVID-19. Ces mesures d'adaptation ont, et continueront d'avoir, au cours de la période visée par les mesures, une incidence défavorable sur les activités et les flux de trésorerie connexes de la GTAA. La majorité des paiements reportés de 2020 et de 2021 ont été effectués à la fin de 2020 et en 2021, respectivement, tandis que les reports de paiement restants doivent être effectués au cours de 2022 et 2023. La GTAA collabore avec les parties concernées afin d'examiner leur situation et pourrait envisager de futurs reports, réductions ou ajustements de paiement, le cas échéant.

Le tableau suivant présente le sommaire des revenus des activités ordinaires consolidés de la GTAA pour les exercices clos les 31 décembre 2021, 2020 et 2019.

| Produits des activités ordinaires          | 2021         | 2020         | Variation <sup>1</sup> |              | 2019           |
|--|--------------|--------------|------------------------|--------------|----------------|
| (en millions de dollars)                   |              |              | \$                     | %            |                |
| Droits d'atterrissage                      | 247,5        | 248,0        | (0,5)                  | (0,2)        | 324,0          |
| Frais généraux liés aux aéroports          | 126,6        | 137,6        | (11,0)                 | (8,0)        | 193,7          |
| <b>Produits aéronautiques</b>              | <b>374,1</b> | <b>385,6</b> | <b>(11,5)</b>          | <b>(3,0)</b> | <b>517,7</b>   |
| Concessions et locations                   | 193,1        | 212,2        | (19,1)                 | (9,0)        | 315,2          |
| Parcs de stationnement et transport au sol | 70,3         | 79,6         | (9,3)                  | (11,7)       | 203,3          |
| Autre                                      | 42,0         | 17,6         | 24,4                   | 138,9        | 37,0           |
| <b>Produits commerciaux</b>                | <b>305,4</b> | <b>309,4</b> | <b>(4,0)</b>           | <b>(1,3)</b> | <b>555,5</b>   |
| <b>Frais d'amélioration aéroportuaire</b>  | <b>147,3</b> | <b>128,5</b> | <b>18,8</b>            | <b>14,7</b>  | <b>448,1</b>   |
| <b>Total des produits</b>                  | <b>826,8</b> | <b>823,5</b> | <b>3,3</b>             | <b>0,4</b>   | <b>1 521,3</b> |

<sup>1</sup> La « variation en pourcentage », ou « % », 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 3,0 % par rapport à 2020 pour s'établir à 374,1 M\$ en 2021, en raison des ententes commerciales à long terme modifiées avec les principaux transporteurs aériens de la plaque tournante qui étaient en vigueur depuis le troisième trimestre de 2020. Les résultats d'avant la pandémie de COVID-19 pour le premier trimestre de 2020 et la diminution du nombre de sièges à l'arrivée ont été partiellement compensés par la croissance importante de l'activité aérienne et du fret depuis le deuxième trimestre de 2021 par rapport aux mêmes périodes de 2020. Les revenus du fret, qui sont inclus dans les produits aéronautiques, ont augmenté de 24,6 M\$, ou de 147,1 %, pour atteindre 41,4 M\$ en 2021, comparativement à 2020.

Les produits consolidés tirés des concessions et de la location ont diminué de 9 % pour s'établir à 193,1 M\$ en 2021, par rapport à 2020. Cette diminution est principalement attribuable aux résultats d'avant la pandémie de COVID-19 au premier trimestre de 2020, à la réduction du volume du trafic voyageur qui a eu une incidence sur le rendement des commerces de détail, ainsi qu'aux reports de paiements et aux mesures d'allègement contractuelles, ce qui a entraîné une réduction des garanties annuelles minimales de certaines contreparties commerciales compensées par la forte croissance des activités d'exploitation au cours des troisième et quatrième trimestres de 2021 par rapport aux mêmes périodes en 2020. En 2021, les produits tirés des concessions de la GTAA à l'Aéroport, qui comprennent les revenus de la location de commerces de détail, de la publicité et des commandites résultant des partenariats, ont baissé de 27,3 %, à 68,3 M\$, contre 94,0 M\$ en 2020. Les produits tirés de la location ont augmenté de 5,6 % pour s'établir à 124,8 M\$ en 2021, comparativement à 118,2 M\$ en 2020. En ne tenant pas compte des produits d'ACI, les produits locatifs ont augmenté de 4,0 % par rapport à 2020 pour s'établir à 90,7 M\$ en 2021.

Au cours de la période de 12 mois précédant le 31 décembre 2021, les ventes des commerces de détail par passager transporté à Toronto Pearson se chiffraient à 21,18 \$ contre 21,49 \$ en 2020, soit une diminution de 0,31 \$ ou de 1,4 %. Les ventes des commerces de détail sont les ventes brutes générées par les locataires de commerces de détail de la GTAA. En vertu des contrats de location conclus avec la GTAA, les locataires versent un montant minimum garanti ou 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, les activités commerciales dans les aéroports ont été considérablement entravées depuis mars 2020, toutefois, la situation s'est améliorée partiellement aux troisième et quatrième trimestres de 2021. En 2021, le rendement des activités de vente d'aliments et de boissons a augmenté d'environ 1 %, et celui des activités de détail (excluant les aliments et les boissons) a baissé d'environ 11 % par rapport à la même période en 2020. Chez les restaurants demeurés ouverts (83 %), les comptoirs libre-service ont été éliminés, tous les sièges des comptoirs de restauration rapide ont été retirés, permettant seulement les commandes à emporter, et les restaurants avec service aux tables sont ouverts avec certaines restrictions, conformément aux protocoles liés à la COVID-19.

Les produits du parc de stationnement et du transport au sol ont diminué de 11,7 % par rapport à 2020 pour se chiffrer à 70,3 M\$ en 2021. Cette diminution est principalement attribuable aux résultats d'avant la pandémie de COVID-19 au premier trimestre de 2020, à la diminution du nombre de passagers au deuxième trimestre de 2021 en raison des répercussions de la pandémie, compensée par la croissance des activités d'exploitation aux

troisième et quatrième trimestres de 2021. Les volumes du parc de stationnement ont diminué d'environ 17 % en 2021 par rapport à 2020, qui va de pair avec la réduction du nombre de passagers et la fermeture des stationnements économiques intérieur et extérieur imputables 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 augmenté de 138,9 % par rapport à 2020 pour s'établir à 42,0 M\$ en 2021. Les augmentations importantes des autres produits provenaient principalement des activités de dégivrage, des nouveaux services de dépistage de la COVID-19 en 2021 et de l'institut de formation des services d'incendie et d'urgence. Les produits tirés des services de dégivrage ont augmenté de 108,7 % ou 16,3 M\$ en 2021 pour s'établir à 31,3 M\$, par rapport à 2020, en raison de la reprise des activités depuis la pandémie de COVID-19, augmentation qui est compensée par des coûts d'exploitation plus élevés associés à l'augmentation de l'activité, qui sont transférés au client. Les revenus de dégivrage sont fondés sur un modèle de recouvrement des coûts. Les revenus de l'institut de formation des services d'incendie et d'urgence ont augmenté en 2021 par rapport à 2020, ce qui s'explique par la fermeture de quatre mois survenue en 2020 en raison des répercussions de la COVID-19.

Les produits tirés des FAA ont augmenté de 14,7 % par rapport à 2020 pour s'établir à 147,3 M\$ en 2021. L'augmentation est attribuable à la proportion plus élevée de passagers au départ et à destination que de passagers en correspondance par rapport à 2020 et à l'augmentation des tarifs des FAA entrée en vigueur le 1er janvier 2021.

## 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 2021, 2020 et 2019 :

| Charges<br>(en millions de dollars)  | 2021           | 2020    | Variation <sup>1</sup> |        | 2019    |
|--|----------------|---------|------------------------|--------|---------|
|  |                |         | \$                     | %      |         |
| Loyer foncier  | <b>64,8</b>    | 15,6    | 49,2                   | 315,3  | 170,8   |
| PTLI <sup>2</sup>  | <b>42,3</b>    | 40,3    | 2,0                    | 5,0    | 38,4    |
| <b>Total du loyer foncier et des PTLI</b>  | <b>107,1</b>   | 55,9    | 51,2                   | 91,6   | 209,2   |
| Biens et services  | <b>249,4</b>   | 315,3   | (65,9)                 | (20,9) | 384,9   |
| Salaires, traitements et charges sociales  | <b>151,9</b>   | 173,5   | (21,6)                 | (12,4) | 201,3   |
| <b>Total des charges d'exploitation avant amortissement</b>  | <b>508,4</b>   | 544,7   | (36,3)                 | (6,7)  | 795,4   |
| Amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles           | <b>332,6</b>   | 347,8   | (15,2)                 | (4,4)  | 290,8   |
| <b>Total des charges d'exploitation</b>  | <b>841,0</b>   | 892,5   | (51,5)                 | (5,8)  | 1 086,2 |
| Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt et autres coûts de financement, déduction faite du produit d'intérêts | <b>336,2</b>   | 314,4   | 21,8                   | 6,9    | 295,3   |
| <b>Total des charges</b>   | <b>1 177,2</b> | 1 206,9 | (29,7)                 | (2,5)  | 1 381,5 |

<sup>1</sup> La « variation en pourcentage », ou « % », est établie d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

<sup>2</sup> Paiements en remplacement d'impôts fonciers.

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 augmenté de 315,3 % par rapport à 2020 pour atteindre 64,8 M\$ en 2021, notamment en raison de l'exonération de 10 mois des paiements de loyer foncier en 2020. Au deuxième trimestre de 2021, la GTAA et le gouvernement du Canada ont signé une modification au bail foncier qui reportait le paiement du loyer foncier pour l'année de location 2021, avec remboursement sur une période de 10 ans commençant en 2024. En date du 31 décembre 2021, 63,5 M\$ ont été comptabilisés à titre de loyers fonciers différés à payer aux états consolidés de la situation financière, ce qui représente la valeur actualisée des paiements de loyers futurs pour tenir compte de la valeur temporelle de l'argent. La charge liée au bail foncier pour l'exercice a été comptabilisée dans les états consolidés du résultat net et du résultat global.

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 tenant lieu d'impôts (PTLI), conformément à la Loi sur l'évaluation foncière. Le PTLI annuel est fondé sur les volumes réels de passagers des deux années précédentes et, à la suite d'une modification du règlement, l'augmentation annuelle maximale de 5,0 % en vertu du règlement est temporairement suspendue à compter de 2022, jusqu'à ce que Toronto Pearson retrouve les volumes de passagers des niveaux de 2019. En 2021, étant donné que l'augmentation s'appuyait sur le trafic passager de 2019, les charges des PTLI ont augmenté de 5,0 % par rapport à 2020 pour s'établir à 42,3 M\$ en 2021. 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 20,9 % ou de 65,9 M\$ pour s'établir à 249,4 M\$ en 2021, comparativement à 2020. Un facteur important de la réduction des charges a été la réduction de la provision pour créances douteuses, qui s'élevait à 33 000 \$ en 2021, comparativement à 18,5 M\$ en 2020. Les coûts de déneigement ont été moins élevés en raison des conditions météorologiques hivernales plus douces au premier trimestre de 2021, et il y a eu une diminution des réparations et de l'entretien. La diminution des dépenses engagées par la GTAA s'explique également par les mesures mises en œuvre par cette dernière à partir de mars 2020 en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19, comme la réduction des coûts liés au transport des passagers et des bagages, la fermeture temporaire de l'accès aux installations de ses aéroports et la réduction de divers niveaux de service contractuels et coûts discrétionnaires.

Les salaires, traitements et charges sociales ont diminué de 12,4 % ou 21,6 M\$ pour s'établir à 151,9 M\$ en 2021, comparativement à 2020. Cette baisse est principalement attribuable à la réduction du personnel en 2020 et aux départs connexes, au gel de l'embauche en vigueur depuis mars 2020 et à une diminution du nombre de travailleurs saisonniers, tout cela en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19. Cette réduction a été effacée par de plus faibles mesures d'allègement par la subvention salariale du gouvernement fédéral du programme de SSUC en 2021 par rapport à 2020. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, 27,0 M\$ (46,4 M\$ au 31 décembre 2020) ont été comptabilisés dans les états consolidés du résultat net et du résultat global à titre de réduction des salaires et des avantages sociaux, et 1,6 M\$ (2,6 M\$ au 31 décembre 2020) ont été portés aux salaires, traitements et avantages capitalisés en immobilisations corporelles dans les états consolidés de la situation financière.

La dotation aux amortissements des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles a diminué de 4,4 % par rapport à 2020 pour s'établir à 332,6 M\$ en 2021. Cette diminution s'explique principalement par une réduction de la base d'actifs amortissables, qui a été partiellement compensée par la variation de la durée de vie utile estimative de certains actifs en 2020.

Les charges d'intérêts et autres coûts de financement, déduction faite des produits d'intérêts, ont augmenté de 6,9 % pour s'établir à 336,2 M\$ en 2021, comparativement à 2020. Cette hausse est attribuable à une augmentation des emprunts en 2020 découlant de l'émission des BMT de série 2020-1, à des intérêts incorporés plus faibles en raison de dépenses d'investissement nettement plus basses en 2021, et de produits d'intérêts plus faibles en raison des taux d'intérêts plus faibles en 2021, tout cela en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19.

## 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 2021, 2020 et 2019 :

| Résultats d'exploitation nets<br>(en millions de dollars)          | 2021           | 2020    | Variation <sup>1</sup> |        | 2019   |
|--|----------------|---------|------------------------|--------|--------|
|  |                |         | \$                     | %      |        |
| Bénéfice (perte) net   | <b>(350,4)</b> | (383,4) | 33,0                   | 8,6    | 139,8  |
| Addition : Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net | <b>336,2</b>   | 314,4   | 21,8                   | 6,9    | 295,3  |
| Résultat avant intérêts, montant (perte) net                       | <b>(14,2)</b>  | (69,0)  | 54,8                   | 79,4   | 435,1  |
| Addition : Amortissement <sup>2</sup>                              | <b>332,6</b>   | 347,8   | (15,2)                 | (4,4)  | 290,8  |
| <b>BAIIA<sup>3</sup></b>   | <b>318,4</b>   | 278,8   | 39,6                   | 14,2   | 725,9  |
| <b>Marge du BAIIA</b>  | <b>38,5 %</b>  | 33,9 %  |                        | 4,6 pp | 47,7 % |

<sup>1</sup> La « variation en pourcentage », ou « % », est établie d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

<sup>2</sup> L'amortissement représente l'amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles.

<sup>3</sup> Le BAIIA est une mesure financière non conforme aux PCGR.

En 2021, la GTAA a enregistré une perte nette de 350,4 M\$, ce qui représente une augmentation des résultats d'exploitation de 33,0 M\$ par rapport à la perte nette de 383,4 M\$ en 2020. L'augmentation des résultats d'exploitation est attribuable aux mesures prises par la GTAA pour réduire les coûts, comme la réduction du personnel en 2020, le gel de l'embauche, la réduction des dépenses d'exploitation et la fermeture temporaire de l'accès aux installations de ses aéroports, partiellement effacée par la réduction des économies en coûts du programme de la SSUC en 2021.

Le bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et l'amortissement (BAIIA) a augmenté de 14,2 % par rapport à 2020 pour s'établir à 318,4 M\$ en 2021. La marge du BAIIA a augmenté de 4,6 points de pourcentage pour se chiffrer à 38,5 % en 2021, comparativement à 2020. L'augmentation du BAIIA et des marges du BAIIA est principalement attribuable aux économies de coûts mentionnées ci-dessus. Le BAIIA est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la section « 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 huit trimestres clos entre le 31 mars 2020 au 31 décembre 2021.

| (en millions de dollars) <sup>1</sup>                                    | Trimestres clos |             |              |              |              |              |             |          |
|--|-----------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|----------|
|  | 2021            |             |              |              | 2020         |              |             |          |
|  | Déc.            | Sept.       | Juin         | Mars         | Déc.         | Sept.        | Juin        | Mars     |
| Produits des activités ordinaires  | 275             | 246         | 154          | 152          | 151          | 148          | 186         | 339      |
| Charges d'exploitation (exclusion faite de l'amortissement) <sup>2</sup> | 157             | 125         | 109          | 117          | 102          | 138          | 121         | 184      |
| Amortissement <sup>2</sup>   | 81              | 90          | 82           | 80           | 89           | 100          | 84          | 74       |
| Résultat avant intérêts et coûts de financement, montant (perte) net     | 37              | 31          | (37)         | (45)         | (40)         | (90)         | (19)        | 81       |
| Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net                  | 84              | 89          | 81           | 82           | 77           | 87           | 77          | 74       |
| <b>Bénéfice (perte) net</b>  | <b>(47)</b>     | <b>(58)</b> | <b>(118)</b> | <b>(127)</b> | <b>(117)</b> | <b>(177)</b> | <b>(96)</b> | <b>7</b> |

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> L'amortissement représente l'amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles.

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 comme les conditions météorologiques et la situation 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. En raison de ces facteurs et des répercussions considérables 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. Pour ce qui a trait aux troisième et quatrième trimestres de 2021, les répercussions de la pandémie ont été moins graves et ont montré des signes d'atténuation par rapport aux mêmes périodes en 2020.

## PROJETS D'IMMOBILISATIONS

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'investissement et de réduire considérablement ses dépenses en immobilisations prévues en 2021.

En 2021, la GTAA a financé ses projets d'investissement principalement au moyen de produits tirés d'emprunts à court terme, mais a ensuite converti la dette en BMT à long terme. Au besoin, la GTAA peut avoir accès aux marchés des capitaux pour financer les dépenses en immobilisations futures.

Le 14 mars 2022, Transports Canada a annoncé un nouveau financement pouvant atteindre 142 M\$ dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA) et du volet sur les infrastructures de biosécurité des aéroports. Le financement servira à la restauration côté piste, à l'élaboration et à l'installation d'un nouveau service d'enregistrement, d'un système d'embarquement et d'un système de contrôle frontalier, ainsi qu'à l'amélioration du dépistage de la COVID-19 du personnel et des passagers. Le financement servira également à mener des études et à élaborer un concept pour relier Toronto Pearson au prolongement futur du train léger sur rail (TLR) Eglinton Crosstown.

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. Ces projets d'immobilisations reportés ou remis à plus tard seront réévalués pour tenir compte de la portée, de la tarification et des facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) afin de répondre aux besoins en matière d'activités de transport aérien et de 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 trois prochains exercices, le programme de restauration des superstructures côté piste 2020-2024 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 pandémie, le programme a été revu et réduit afin de continuer à respecter les exigences opérationnelles et réglementaires. Depuis le début de ce projet de restauration, jusqu'au 31 décembre 2021, la GTAA a dépensé 55,3 M\$. En 2021, la GTAA a dépensé 19,7 M\$ dans le cadre de travaux de restauration pour plusieurs voies de circulation.

**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'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et de l'Agence des services frontaliers du Canada (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 pandémie, ce projet a été examiné et s'est poursuivi comme prévu compte tenu des étapes avancées de la construction et a été en grande partie terminé au quatrième trimestre de 2021. Depuis le début du projet visant la division en sections du hall F de l'aérogare 1, jusqu'au 31 décembre 2021, la GTAA a dépensé 120,7 M\$. En 2021, la GTAA a dépensé 24,8 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 constance 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 pandémie, 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 à une date ultérieure. Depuis le début du projet visant les améliorations de la manutention des bagages, jusqu'au 31 décembre 2021, la GTAA a dépensé 200,0 M\$. En 2021, la GTAA a dépensé 3,9 M\$.

**Processus d'enregistrement et d'embarquement fondé sur la biosécurité** – Les systèmes d'enregistrement et d'embarquement à l'aéroport Toronto Pearson font partie intégrante du voyage des passagers et comportent de multiples points de contact. Les systèmes existants ont atteint la fin de leur durée de vie utile et doivent être remplacés. De plus, les systèmes actuels ne prennent pas en charge les nouveaux processus essentiels sans contact et les solutions de voyage sécuritaires pour tous les passagers, et par conséquent, la GTAA vise à acquérir et à mettre en œuvre une solution d'enregistrement de prochaine génération comme solution de remplacement. Depuis le début du projet de processus d'enregistrement et d'embarquement fondé sur la biosécurité jusqu'au 31 décembre 2021, la GTAA a dépensé 1,3 M\$.

**Modernisation de la frontière – Processus sans contact au niveau de services d'immigration, de la douane et des contrôles sanitaires** – À l'automne 2019, la GTAA et l'ASFC ont entrepris un projet novateur et complet axé sur les passagers intitulé « Reimagining Arrivals » en vue d'examiner et de concevoir différentes approches et technologies pour les processus de contrôle frontalier de l'ASFC. À ce moment, les deux organisations se sont entendues sur le besoin critique d'une voie à suivre pour transformer le processus de contrôle frontalier de l'ASFC aux arrivées et aux correspondances dans le secteur aérien. Le processus sera modernisé grâce à la technologie, tout en répondant aux nouveaux besoins d'un aéroport en santé en offrant un traitement « sans contact » ou un traitement réduit en contacts et qui maximise le mouvement des passagers. Depuis le début du projet de modernisation de la frontière au début de 2021, jusqu'au 31 décembre 2021, la GTAA a dépensé 4,2 M\$.

**Planification et aménagement des transports en commun** – Depuis 2017, 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 :

- des améliorations du service UP Express et des infrastructures connexes;
- le prolongement prévu de la ligne de TLR Eglinton Crosstown de l'ouest vers Toronto Pearson;
- la correspondance future possible entre le TLR de Finch et Toronto Pearson; et
- l'amélioration du service d'autobus.

Compte tenu des répercussions de la pandémie, de la situation de l'industrie de l'aviation et de l'incertitude de la demande en transport, la GTAA a suspendu toute dépense interne supplémentaire liée à la planification et à l'aménagement des transports en commun, toutefois, la société continue de coopérer avec les agences de transport en commun concernées et plusieurs paliers de gouvernement. Une partie du financement du PIEA servira également à mener des études et à élaborer un concept pour relier Toronto Pearson au prolongement futur du TLR Eglinton Crosstown.

**Installation de transfert et des arrivées de l'aérogare 3** – Ce projet permettra d'apporter une cohérence entre le délai de traitement de l'aérogare 1 et de l'aérogare 3. Une installation de transfert séparée à l'aérogare 3 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 assurer la distanciation physique et intégrera des processus 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 pandémie. Entre-temps, la GTAA est en train de concevoir une installation temporaire (T-SPII) pour remédier à l'écart de traitement entre les deux aérogares jusqu'à ce que la reprise des passagers après la pandémie permette à la GTAA de revoir les plans originaux du transfert et des arrivées de l'aérogare 3.

## ACTIF ET PASSIF

Aux 31 décembre 2021, 2020 et 2019, les montants consolidés de l'actif total, du passif total et du déficit et du cumul des autres éléments du résultat global s'établissent comme suit :

|  | 2021           | 2020    | Variation<br>2021-2020 | 2019    |
|--|----------------|---------|------------------------|---------|
| (en millions de dollars)                                       |                |         |                        |         |
| Actif total  | <b>6 615,8</b> | 6 685,5 | (69,7)                 | 6 583,4 |
| Passif total   | <b>7 562,4</b> | 7 288,2 | 274,2                  | 6 806,9 |
| <b>Déficit et cumul des autres éléments du résultat global</b> | <b>(946,6)</b> | (602,7) | (343,9)                | (223,5) |

Au 31 décembre 2021, comparativement au 31 décembre 2020, l'actif total de la GTAA a diminué de 69,7 M\$, principalement en raison de diminutions de 196,9 M\$ de la valeur nette comptable en immobilisations corporelles liées aux actifs entièrement amortis, de 28,8 M\$ en loyers fonciers à recevoir et de 13,1 M\$ en immeubles de placement, partiellement compensé par une augmentation de 155,0 M\$ en liquidités. Le passif total de la GTAA a augmenté de 274,2 M\$, principalement en raison de l'émission de 400,0 M\$ de BNT de série 2021-1 le 5 octobre 2021, dont le produit a été utilisé en partie pour rembourser l'encours de 170,0 M\$ de papier commercial, et d'une augmentation de 63,5 M\$ à titre de loyers fonciers différés à payer. Se reporter à la section « 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 946,6 M\$ au 31 décembre 2021, comme le présentent les états consolidés de la situation financière résumés, a augmenté en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19 sur le nombre de passagers et les activités de vols, ainsi que les résultats d'exploitation.

Le 17 août 2021, la GTAA a acheté un contrat de rente sans rachat des engagements auprès d'un assureur pour les retraités et les conjoints survivants de son régime de retraite à prestations définies. La GTAA profite de cet achat de rentes en éliminant les risques liés aux placements, au marché et aux taux d'actualisation, ainsi que le risque lié à la longévité, et en les transférant à l'assureur. Bien que le contrat de rente ait été acheté à escompte du passif de solvabilité pour ce groupe, le prix a dépassé l'obligation comptable du groupe, ce qui a entraîné une autre perte globale de 23,0 M\$ de l'actif du régime. Ce rajustement a été enregistré conformément à la Norme comptable internationale 19 – Avantages du personnel

|  | 2021         | 2020  | Variation<br>2021-2020 | 2019  |
|--|--------------|-------|------------------------|-------|
| <b>Fonds soumis à restrictions</b>   |              |       |                        |       |
| (en millions de dollars)   |              |       |                        |       |
| Fonds du service de la dette   | <b>71,0</b>  | 68,8  | 2,2                    | 68,8  |
| Fonds de réserve du service de la dette  | <b>351,6</b> | 349,0 | 2,6                    | 347,4 |
| <b>Total des fonds soumis à restrictions au titre de l'acte de fiducie-cadre</b> | <b>422,6</b> | 417,8 | 4,8                    | 416,2 |

Comme le montre le tableau ci-dessus, le total des fonds soumis à restrictions a légèrement augmenté, passant de 417,8 M\$ en 2020 à 422,6 M\$ en 2021 en raison de l'émission par la GTAA de billets à moyen terme de série 2021-1. 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 les modifications de l'acte de fiducie-cadre exemptent temporairement la GTAA de l'engagement tarifaire prescrit par l'acte de fiducie-cadre pour 2020, 2021 et 2022, 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 :

|  | 2021           | 2020           | Variation    | 2019           |
|--|----------------|----------------|--------------|----------------|
| (en millions de dollars)   |                |                |              |                |
| Flux de trésorerie provenant de l'exploitation                           | 429,4          | 169,5          | 259,9        | 729,1          |
| Dépenses d'investissement <sup>1</sup> – Immobilisations corporelles     | (142,9)        | (342,0)        | 199,1        | (421,9)        |
| Dépenses d'investissement <sup>1</sup> – Immeubles de placement          | (1,7)          | (13,6)         | 11,9         | (6,6)          |
| Intérêts versés et autres coûts de financement, montant net <sup>2</sup> | (331,1)        | (327,0)        | (4,1)        | (300,8)        |
| <b>Flux de trésorerie disponibles<sup>3</sup></b>                        | <b>(46,3)</b>  | <b>(513,1)</b> | <b>466,8</b> | <b>(0,2)</b>   |
| Augmentation des fonds soumis à restrictions                             | (4,8)          | (1,6)          | (3,2)        | (27,5)         |
| Emprunts (remboursements), montant net                                   | 206,1          | 587,6          | (381,5)      | 35,4           |
| <b>Entrées/(sorties) de trésorerie nettes</b>                            | <b>155,0</b>   | <b>72,9</b>    | <b>82,1</b>  | <b>7,7</b>     |
| 31 décembre  |                |                |              |                |
|  | 2021           | 2020           | Variation    | 2019           |
| Total de la dette  | 7 213,7        | 7 002,8        | 210,9        | 6 411,7        |
| Trésorerie   | 258,2          | 103,2          | 155,0        | 30,3           |
| Fonds soumis à restrictions  | 422,6          | 417,8          | 4,8          | 416,2          |
| <b>Dette nette<sup>4</sup></b>   | <b>6 532,9</b> | <b>6 481,8</b> | <b>51,1</b>  | <b>5 965,2</b> |
| <b>Principaux indicateurs de crédit (\$)</b>                             |                |                |              |                |
| Total de la dette/nombre de passagers transportés <sup>5</sup>           | 1 136          | 1 052          | 8,0 %        | 254            |
| Dette nette <sup>4</sup> /nombre de passagers transportés <sup>5</sup>   | 1 029          | 974            | 5,6 %        | 236            |

<sup>1</sup> Les dépenses d'investissement – Immobilisations corporelles correspondent à l'acquisition et la construction d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles; Les dépenses d'investissement – Immeubles de placement désignent l'acquisition et la construction d'immeubles de placement. Les deux sont conformes aux tableaux consolidés des flux de trésorerie dans les états financiers consolidés au 31 décembre 2021.

<sup>2</sup> Les coûts des intérêts et du financement excluent les éléments non monétaires et reflètent les activités de paiement en espèces de la Société, net des revenus d'intérêts; il s'agit donc d'une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la section « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

<sup>3</sup> Les flux de trésorerie disponibles, mesure financière non conforme aux PCGR, correspondent aux flux de trésorerie générés par les activités d'exploitation, selon les tableaux consolidés des flux de trésorerie, moins les charges d'intérêts et les coûts de financement, déduction faite du produit d'intérêts, moins les dépenses d'investissement (immobilisations corporelles et immeubles de placement). Se reporter à la section « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

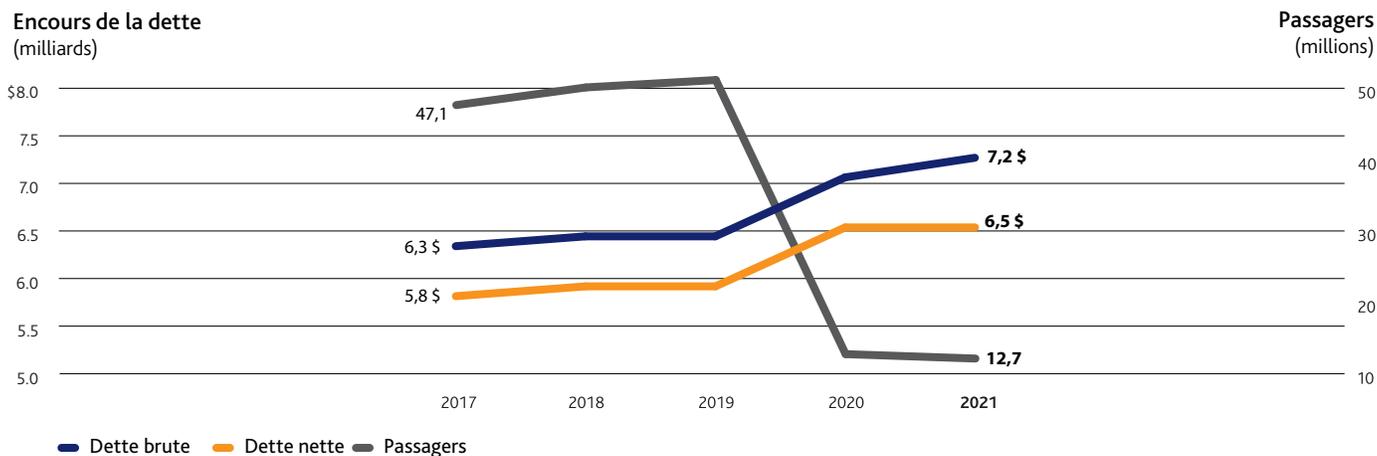
<sup>4</sup> La dette nette, mesure financière non conforme aux PCGR, correspond à la dette brute, déduction faite de la trésorerie et des fonds soumis à restrictions. Se reporter à la section « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

<sup>5</sup> 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.

Les flux de trésorerie d'exploitation ont augmenté de 259,9 M\$ pour atteindre 429,4 M\$ en 2021, comparativement à 2020, principalement en raison des mesures prises par la GTAA pour réduire les coûts, comme la réduction du personnel en 2020, le gel de l'embauche, la réduction des coûts d'exploitation et la fermeture temporaire de l'accès aux installations de ses aéroports. La dette de flux de trésorerie disponibles a diminué de 466,8 M\$ en 2021, par rapport à 2020, notamment grâce à l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation en raison des éléments mentionnés précédemment et d'une réduction des dépenses d'investissement en 2021, comparativement à 2020. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la section « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour obtenir de plus amples renseignements. Les flux de trésorerie nets ont augmenté de 82,1 M\$ pour s'établir à 155,0 M\$ en raison des raisons susmentionnées, compensées par des emprunts moins élevés, déduction faite des remboursements, en 2021 par rapport à 2020.

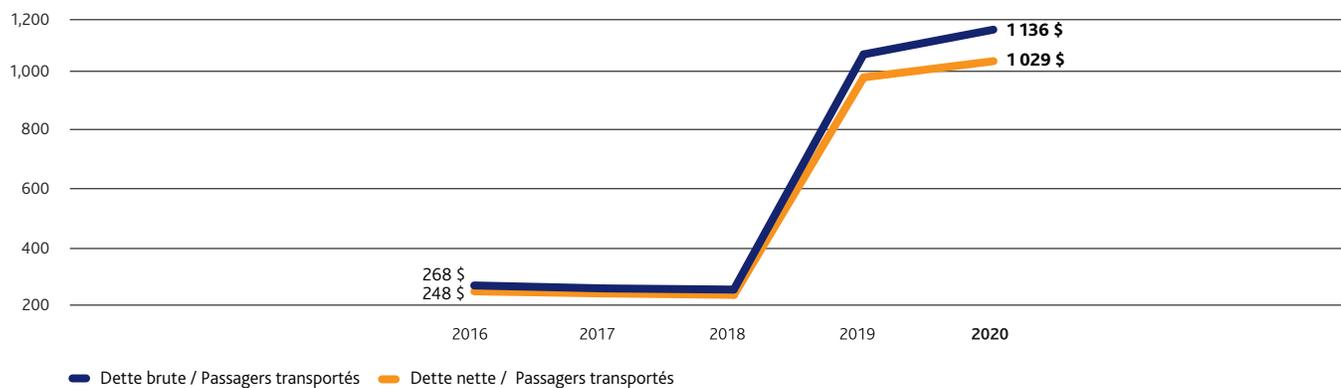
La dette brute a augmenté de 210,9 M\$ pour s'établir à 7,2 G\$ au 31 décembre 2021, comparativement au 31 décembre 2020, en raison des emprunts supplémentaires, déduction faite des remboursements, découlant des répercussions de la pandémie de COVID-19. La dette nette a augmenté de 51,1 M\$ pour s'établir à 6,5 G\$ au 31 décembre 2021, comparativement au 31 décembre 2020, en raison de l'augmentation de la dette brute compensée par une augmentation de l'encaisse de 155,0 M\$. La dette nette est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la section « 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 6,3 G\$ en 2017 à 7,2 G\$ en 2021, et l'augmentation de la dette nette, de 5,8 G\$ en 2017 à 6,5 G\$ en 2021, principalement en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19.



La dette totale de la GTAA par passager transporté, l'un des indicateurs financiers clés du secteur des aéroports, est passée de 268 \$ en 2017 à 1 136 \$ en 2021, et la dette nette par passager transporté est passée de 248 \$ en 2017 à 1 029 \$ en 2021. 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 et en 2021 avec la hausse de la dette et la diminution du volume de passagers imputables aux répercussions de la pandémie de 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 section « 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 des capitaux, 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 s'attend à continuer d'accéder aux marchés des capitaux 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 garantir des liquidités adéquates, notamment aux fins de ses activités d'exploitation et de ses programmes d'investissement, et d'accéder aux marchés des capitaux 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 au titre de sa facilité de crédit renouvelable à 2024 afin de disposer d'une plus grande latitude financière, 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 2021 était d'environ 1,7 G\$. 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 indiquera 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 la GTAA a subi d'importantes pertes en 2021 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 des capitaux, des réductions de ses charges d'exploitation et dépenses d'investissement, de l'aide gouvernementale à ce jour 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. Se reporter à la section « Résultats d'exploitation (produits) » pour de plus amples détails. 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 section « 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+ » avec perspective négative et de « Aa3 » avec perspective stable aux obligations au titre de la dette à long terme de la GTAA émises en vertu de l'acte de fiducie-cadre. Le 20 septembre 2021, S&P a réaffirmé la cote de crédit « A+ » de la GTAA et révisé la perspective, de négative à stable. Le 14 décembre 2021, Moody's a réaffirmé la cote de crédit « Aa3 » de la GTAA et révisé la perspective, de négative à stable.

DBRS a accordé une notation de « R-1 (faible) » aux obligations de la GTAA et une notation d'émetteur de « A (élevée) » à la GTAA. Les notations de DBRS ont été confirmées le 21 juillet 2021.

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 à la section « Facteurs de risque » du présent rapport de gestion. La notice annuelle de la GTAA pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 contient de plus amples renseignements sur les notations de la GTAA.

Au 31 décembre 2021, la GTAA avait une capacité d'emprunt de 1,4 G\$ aux termes de sa facilité de crédit d'exploitation disponible (aucun papier commercial en cours aux fins de garantie), une capacité disponible de 67,7 M\$ aux termes de sa lettre de facilité de crédit et une encaisse non affectée de 258,2 M\$, pour un total en liquidités disponibles de 1,7 G\$. L'encaisse non affectée 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 21 juillet 2021, la GTAA a apporté deux modifications à l'acte de fiducie-cadre de la société : 1) exempter la GTAA de l'obligation de respecter l'engagement tarifaire prescrit par l'acte de fiducie-cadre, qui comprend deux tests financiers, pour l'exercice 2022; et 2) permettre à la GTAA de créer une garantie ou d'effectuer ou de maintenir un investissement; à condition que le coût de base total de ces garanties et de ces placements ne dépasse pas le plus élevé des deux montants suivants : 3,0 % de l'actif total de la GTAA ou 200,0 M\$, et qu'aucun défaut de paiement ou cas de défaut n'existe ou n'existerait en conséquence. Au 31 décembre 2021, aucune garantie ni aucun investissement n'a été fait en vertu de cette modification. L'exemption a été demandée pour permettre à la GTAA de diversifier ses sources de revenus.

Le 5 octobre 2021, la GTAA a émis des BMT de série 2021-1 d'une valeur de 400,0 M\$, échéant le 5 octobre 2051, à un taux d'intérêt nominal de 3,15 %, pour un produit net de 397,3 M\$. Le produit net a été principalement utilisé pour rembourser le papier commercial.

| Liquidités et facilités de crédit (en millions de dollars) |        |                  | Le 31 décembre 2021 |                               | Le 31 décembre 2020 |
|--|--------|------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------|
|  |        |                  | Valeur              | Garantie du papier commercial |                     |
| Source   | Devise | Échéance         |                     | Disponible                    | Disponible          |
| (en millions de dollars)                                   |        |                  |                     |                               |                     |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie                    | CAD    |                  |                     | 258,2                         | 103,2               |
| <b>Facilités de crédit</b>                                 |        |                  |                     |                               |                     |
| 1) Facilité de crédit d'exploitation <sup>1,2</sup>        | CAD    | Le 31 mai 2024   | 1 400,0             | —                             | 1 400,0             |
| Garantie du papier commercial <sup>2</sup>                 |        |                  |                     | —                             | (170,0)             |
| Disponible pour les besoins généraux                       |        |                  |                     | 1 400,0                       | 1 230,0             |
| 2) Lettre de facilité de crédit                            | CAD    | Le 31 mai 2022   | 150,0               | 82,3                          | 40,8                |
|  |        |                  | 1 550,0             | 82,3                          | 1 270,8             |
| <b>Total net des liquidités (incluant la trésorerie)</b>   |        |                  |                     | <b>1 725,9</b>                | <b>1 374,0</b>      |
| 3) Facilité de couverture <sup>3</sup>                     | CAD    | Selon le contrat | 150,0               | —                             | 150,0               |
| <b>Total des facilités de crédit et de la trésorerie</b>   |        |                  | <b>1 700,0</b>      | <b>82,3</b>                   | <b>1 875,9</b>      |

<sup>1</sup> La facilité de crédit d'exploitation est une facilité bancaire engagée, qui est renouvelable. Le 16 juillet 2021, la facilité de crédit d'exploitation a été prolongée jusqu'au 31 mai 2024.

<sup>2</sup> Au 31 décembre 2021, aucun papier commercial n'est en cours aux fins de garantie.

<sup>3</sup> 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. Les montants comptabilisés représentent les pertes sur l'évaluation à la valeur de marché des contrats en cours.

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 16 juillet 2021, la GTAA a prolongé d'un an sa facilité de crédit d'exploitation renouvelable engagée, soit jusqu'au 31 mai 2024. Parallèlement à cette prolongation, le syndicat de la facilité de crédit a également approuvé l'exemption de l'obligation de respecter l'engagement tarifaire prescrit par l'acte de fiducie-cadre pour l'exercice 2022, ainsi que la modification de la limitation des garanties et des placements.

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 2021, aucun montant de papier commercial n'était en cours, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de crédit d'exploitation, 82,3 M\$ avaient été utilisés 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 2021, le fonds de roulement de la GTAA accusait un déficit de 277,7 M\$, correspondant à l'actif courant diminué du passif courant. Cela s'explique principalement par la réaffectation de 388 M\$ de la dette à long terme au passif à court terme des MBT de série 2012-1 échéant le 22 septembre 2022. 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. Compte tenu du total en liquidités disponibles de 1,7 G\$, la direction estime que 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 2021 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 de l'ensemble des flux de trésorerie contractuels non actualisés selon la première des dates à laquelle la GTAA peut être tenue de rembourser. Les obligations au titre de la dette comprennent les flux de trésorerie liés au capital et aux intérêts.

| Obligations contractuelles<br>(en millions de dollars) | Total           | Paiements exigibles par période |                    |                     | Après          |
|--|-----------------|---------------------------------|--------------------|---------------------|----------------|
|  |                 | Moins de<br>1 an                | De 1 an à<br>3 ans | De 4 ans à<br>5 ans |                |
| Dettes d'exploitation et charges à payer               | 187,4           | 187,4                           | —                  | —                   | —              |
| Obligations d'achat <sup>1</sup>                       | 469,1           | 149,7                           | 198,3              | 85,2                | 35,9           |
| Principal de la dette à long terme                     | 7 186,1         | 410,0                           | 48,4               | 54,8                | 6 672,9        |
| Intérêts à payer sur la dette à long terme             | 4 299,4         | 335,8                           | 643,6              | 637,2               | 2 682,8        |
|  | <b>12 142,0</b> | <b>1 082,9</b>                  | <b>890,3</b>       | <b>777,2</b>        | <b>9 391,6</b> |

<sup>1</sup> Les obligations d'achat comprennent les engagements aux termes de contrats de biens et de services conclus par la GTAA au 31 décembre 2021 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 119,7 M\$.

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 2021, à effectuer des dépenses d'investissement d'environ 119,7 M\$, contre 157,8 M\$ au 31 décembre 2020. À court terme, la GTAA prévoit financer ces engagements principalement au moyen de produits tirés 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 tests financiers 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 importantes et à long terme.

De manière générale, 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. Le 21 juillet 2021, la GTAA a également modifié l'acte de fiducie-cadre pour l'exempter temporairement de se conformer à l'engagement tarifaire pour l'exercice 2022. 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. Pour l'exercice financier se terminant en 2021, le ratio prévu dans la clause restrictive relative à l'exploitation de la GTAA était de 97,6 % 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 58,0 % 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 l'exercice 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 provenant de l'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. La mesure du nombre de passagers transportés est largement utilisée 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 respectivement décrites aux notes 2 et 3 des états financiers consolidés aux 31 décembre 2021 et 2020. 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 1er janvier 2021. Ces changements ont été apportés conformément aux dispositions transitoires applicables.

### a. *Modifications de l'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, dont l'échéance initiale est le 30 juin 2021 ou avant. En mars 2021, le Conseil des normes comptables internationales (CNCI) a publié une modification visant à prolonger l'application pratique à toute réduction de paiement de loyer exigible au plus tard le 30 juin 2022. 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. L'adoption précoce de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés.

### b. *Décision de programme sur les coûts de configuration ou de personnalisation dans une entente d'informatique en nuage (IAS 38, Immobilisations incorporelles) :*

Le Comité d'interprétation de l'IFRS a publié une décision de programme sur les configurations ou les personnalisations dans les ententes d'informatique en nuage. L'interprétation fournit un cadre permettant d'évaluer si ces coûts peuvent être inscrits en tant qu'immobilisations incorporelles, inscrits en tant que paiements anticipés ou comptabilisés en charge dès qu'ils sont engagés. La décision de programme n'a pas de date d'entrée en vigueur officielle et permet à une entité d'avoir suffisamment de temps pour prendre des décisions et mettre en œuvre des changements. Par conséquent, la GTAA continue d'évaluer l'incidence sur les états financiers consolidés.

## Normes comptables émises, mais pas encore appliquées

### a. *Modification d'IAS 37, Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels :*

Cette norme a été modifiée pour clarifier i) la signification de « coûts d'exécution d'un contrat », et ii) qu'avant qu'une disposition distincte relative à un « contrat déficitaire » soit établie, une entité doit reconnaître toute perte de valeur qui s'est produite sur les actifs utilisés pour exécuter le contrat, plutôt que sur les actifs affectés à ce contrat. La modification entre en vigueur pour les périodes annuelles commençant le 1er janvier 2022 ou après. Cette modification n'aura pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

### b. *Modification d'IAS 16, Immobilisations corporelles :*

Cette norme a été modifiée pour i) interdire à une entité de déduire du coût d'un bien, d'une installation ou d'un équipement le produit de la vente d'articles produits pendant que l'entité prépare ledit actif pour son utilisation prévue, ii) préciser qu'une entité « vérifie si l'actif fonctionne correctement » lorsqu'elle évalue la performance technique et physique de l'actif et iii) exiger certaines divulgations connexes. La modification entre en vigueur pour les périodes annuelles commençant le 1er janvier 2022 ou après. Cette modification n'aura pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

### c. *Modification d'IAS 1, Présentation des états financiers – Classification du passif en tant que passif courant ou non courant :*

Cette modification stipule qu'une entité doit classer un passif comme courant lorsqu'elle n'a pas le droit, à la fin de la période de présentation de l'information financière, de reporter le règlement du passif pendant au moins 12 mois après cette période. L'entité est tenue de divulguer des renseignements sur le moment du règlement afin de permettre aux utilisateurs des états financiers de comprendre l'incidence du passif sur la situation financière de l'entité. La modification entre en vigueur pour les périodes annuelles commençant le 1er janvier 2022 ou après. La GTAA continue d'évaluer l'incidence sur les états financiers consolidés.

### d. *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 pour introduire la définition d'une estimation comptable et inclure d'autres modifications à la norme IAS 8 afin d'aider les entités à distinguer les changements dans les estimations comptables des changements dans les méthodes comptables. Les modifications entrent en vigueur pour les périodes annuelles commençant le 1er janvier 2023 ou après. La GTAA continue d'évaluer l'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 dans le cadre d'un processus de recherche. 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. À cet égard, les administrateurs sont considérés comme des parties liées, bien qu'ils soient tous indépendants de la direction.

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. 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. Ces transactions sont reflétées dans les états financiers consolidés aux 31 décembre 2021 et 2020 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 12, « 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 le président 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 2021, la GTAA avait conclu des transactions avec des principaux dirigeants 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, seulement aux présentes fins, considérés comme des principaux dirigeants, bien qu'ils soient tous indépendants de la direction conformément aux politiques sur la sécurité applicables. À cet égard, la GTAA avait uniquement 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 indépendants.

## 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.

La société a déposé des attestations comme 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'année. 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, et 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 2021, 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 2021, 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 2021, 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 liés aux 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. Cette approche à l'échelle de l'organisation permet de gérer les risques opérationnels et externes et de les harmoniser avec les priorités et les 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.

Se reporter à la plus récente notice annuelle, disponible au [www.sedar.com](http://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. Les termes « 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 pandémie de 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 des capitaux; 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 de la 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 ne se répercutera sur le cours normal des affaires ou sur l'environnement macroéconomique; la GTAA sera en mesure d'accéder aux marchés des capitaux 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 de 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 2022; 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](http://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 huit 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.



**Deborah Flint**  
Présidente et chef de la direction



**Ian Clarke**  
Directeur des finances

# Rapport du vérificateur indépendant

À l'attention du conseil d'administration de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

## NOTRE OPINION

Selon nous, les états financiers consolidés ci-joints donnent une image fidèle, à tous égards importants, de la situation financière de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et de ses filiales (ensemble, la Société) aux 31 décembre 2021 et 2020, ainsi que de son rendement financier et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates, conformément aux normes internationales d'informations financières publiées par le Conseil des normes comptables internationales.

### Ce que nous avons vérifié

Les états financiers consolidés de la Société comprennent :

- les états consolidés de la situation financière aux 31 décembre 2021 et 2020;
- les états consolidés des résultats et du résultat global pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés des variations du déficit et du cumul des autres éléments du résultat global pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates; et
- les notes afférentes aux états financiers consolidés, qui comprennent les principales conventions comptables et d'autres renseignements explicatifs.

## FONDEMENT DE L'OPINION

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont décrites plus en détail dans la section du rapport intitulée Responsabilités du vérificateur à l'égard de la vérification des états financiers consolidés.

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et adéquats pour nous permettre de formuler notre opinion.

### Indépendance

Conformément aux règles d'éthique en vigueur au Canada en matière de vérification des états financiers consolidés, nous sommes indépendants de la Société. Nous nous sommes acquittés de nos autres responsabilités éthiques conformément à ces exigences.

## AUTRES RENSEIGNEMENTS

La direction est responsable des autres renseignements. Les autres renseignements obtenus avant la date du présent rapport de vérification comprennent le rapport de gestion.

Notre opinion relative aux états financiers consolidés ne couvre pas les autres renseignements et nous n'exprimons aucune conclusion fournissant une assurance de quelque forme que ce soit à leur sujet.

Dans le cadre de notre vérification des états financiers consolidés, notre responsabilité est de lire les autres renseignements et, ce faisant, de déterminer si ceux-ci présentent une incohérence importante avec les états financiers consolidés ou avec les connaissances que nous avons acquises au cours de notre vérification, ou s'ils comportent des inexactitudes importantes.

Si, sur la base des travaux que nous avons effectués sur les autres renseignements obtenus avant la date du présent rapport de vérification, nous parvenons à la conclusion qu'il existe une incohérence importante concernant ces autres renseignements, nous sommes tenus de le signaler. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

## RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION ET DES PERSONNES CHARGÉES 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 normes internationales d'information financière, ainsi que des contrôles internes qu'elle juge nécessaires à la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies substantielles, que ces dernières soient le résultat de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, la direction est responsable de l'évaluation de la capacité de la Société à poursuivre son activité, de la communication, le cas échéant, des questions relatives à la continuité de l'exploitation et de l'utilisation de la méthode comptable de continuité d'exploitation, à moins que la direction n'ait l'intention de liquider la Société ou de suspendre ses activités, ou qu'elle n'ait pas d'autre solution réaliste que de le faire.

Les personnes chargées de la gouvernance sont responsables de la supervision du processus de rapport financier de la Société.

## RESPONSABILITÉS DU VÉRIFICATEUR POUR LA VÉRIFICATION DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Nos objectifs sont d'obtenir une assurance raisonnable que les états financiers consolidés dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies substantielles, que ces dernières soient le résultat de fraudes ou d'erreurs, et de produire un rapport de vérification comportant notre opinion. Une assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, mais ne garantit pas qu'une vérification effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie importante qui pourrait exister. Les inexactitudes peuvent découler de fraudes ou d'erreurs et sont considérées comme importantes si, individuellement ou dans leur ensemble, elles constituent un risque raisonnable d'influencer les décisions économiques des utilisateurs prises sur la base de ces états financiers consolidés.

Dans le cadre d'une vérification conforme aux normes de vérification généralement reconnues au Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et maintenons un scepticisme professionnel tout au long de la vérification. Nous devons également :

- Définir et évaluer les risques d'anomalies substantielles dans les états financiers consolidés, que celles-ci soient le résultat de fraudes ou d'erreurs, concevoir et mettre en œuvre des procédures de vérification adaptées à ces risques, et recueillir des éléments probants suffisants et appropriés sur lesquels fonder notre opinion. Le risque associé à la non-détection d'une anomalie majeure résultant d'une fraude est plus élevé que celui associé à la non-détection d'une anomalie résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer une collusion, une falsification, des omissions intentionnelles, des déclarations inexactes ou le contournement des contrôles internes.
- Obtenir une compréhension des contrôles internes pertinents à la vérification afin de mettre au point des procédures de vérification appropriées aux circonstances, mais pas dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité des contrôles internes de la Société.
- Évaluer le caractère approprié des méthodes comptables utilisées et le caractère raisonnable des estimations comptables et des renseignements connexes fournis par la direction.
- Émettre une opinion sur le caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, sur la base des éléments probants recueillis, sur l'existence d'une incertitude substantielle relative aux événements ou conditions susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son activité. Si nous parvenons à la conclusion qu'il existe une incertitude substantielle, nous sommes tenus d'attirer l'attention, dans notre rapport de vérification, sur les renseignements connexes fournis dans les états financiers consolidés ou, si ces renseignements sont inadéquats, de modifier notre opinion. Nos conclusions sont fondées sur les éléments probants recueillis jusqu'à la date de notre rapport de vérification. Toutefois, des événements ou des conditions ultérieurs pourraient entraîner la fin de la continuité d'exploitation de la Société.
- Évaluer la présentation générale, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les renseignements fournis, et déterminer si les états financiers consolidés représentent les transactions et les événements sous-jacents de manière à en dresser un tableau fidèle.
- Obtenir des preuves de vérification suffisantes et appropriées concernant les renseignements financiers des entités ou des activités commerciales au sein de la Société afin d'exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de la vérification des comptes de groupe. Nous restons seuls responsables de notre opinion de vérification.

Nous communiquons avec les personnes chargées de la gouvernance en ce qui concerne, entre autres, l'étendue et le calendrier prévus de la vérification et les conclusions importantes de celle-ci, notamment toute déficience importante en matière de contrôles internes que nous relevons au cours de notre vérification.

### /s/PricewaterhouseCoopers LLP

Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Toronto, Ontario

Le 24 mars 2022

# États consolidés de la situation financière

| Aux 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)             | 2021             | 2020             |
|--|------------------|------------------|
|  | \$               | \$               |
| <b>Actifs</b>  |                  |                  |
| <b>Actif courant</b>   |                  |                  |
| Trésorerie et équivalents de trésoreries                       | 258 194          | 103 173          |
| Fonds soumis à restrictions (note 6)                           | 83 223           | 68 760           |
| Créances (note 7)  | 99 202           | 93 131           |
| Loyers fonciers à recevoir (note 19)                           | —                | 28 848           |
| Stocks   | 14 334           | 14 471           |
| Charges payées d'avance  | 5 904            | 6 444            |
|  | <b>460 857</b>   | <b>314 827</b>   |
| <b>Actif non courant</b>                                       |                  |                  |
| Fonds soumis à restrictions (note 6)                           | 339 424          | 349 073          |
| Immobilisations incorporelles et autres actifs (note 8)        | 153 553          | 151 069          |
| Immobilisations corporelles (note 9)                           | 5 126 776        | 5 323 685        |
| Immeubles de placement (note 10)                               | 469 475          | 482 572          |
| Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi (note 13)  | 65 734           | 64 235           |
|  | <b>6 615 819</b> | <b>6 685 461</b> |
| <b>Passif</b>  |                  |                  |
| <b>Passif courant</b>  |                  |                  |
| Dettes d'exploitation et charges à payer (note 18)             | 187 427          | 193 021          |
| Dépôts de garantie et produits différés                        | 72 248           | 62 606           |
| Dettes à long terme et papier commercial (note 11)             | 478 896          | 252 004          |
|  | <b>738 571</b>   | <b>507 631</b>   |
| <b>Passif non courant</b>                                      |                  |                  |
| Crédits différés (note 8)                                      | 8 992            | 11 194           |
| Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi (note 13) | 10 163           | 12 200           |
| Dettes à long terme et facilités de crédit (note 11)           | 6 734 771        | 6 749 083        |
| Loyers fonciers différés à payer (note 19)                     | 63 507           | —                |
| Autres passifs   | 6 390            | 8 090            |
|  | <b>7 562 394</b> | <b>7 288 198</b> |
| Déficit et cumul des autres éléments du résultat global        | <b>(946 575)</b> | <b>(602 737)</b> |
|  | <b>6 615 819</b> | <b>6 685 461</b> |

Engagements et passifs éventuels (note 15)

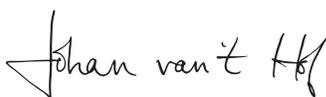
Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers consolidés

Signé au nom du conseil d'administration

Signé au nom du conseil d'administration



**Doug Allingham**  
Administrateur



**Johan C. van 't Hof**  
Administrateur

# États consolidés des résultats et du résultat global

| Exercices clos le 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)                  | 2021             | 2020             |
|---|------------------|------------------|
|   | \$               | \$               |
| <b>Produits des activités ordinaires (note 17)</b>                                |                  |                  |
| Droits d'atterrissage   | 247 491          | 247 972          |
| Frais généraux liés aux aéroports   | 126 632          | 137 661          |
| Frais d'amélioration aéroportuaire  | 147 312          | 128 476          |
| Parcs de stationnement et transport au sol  | 70 228           | 79 566           |
| Concessions   | 68 316           | 94 027           |
| Locations   | 124 804          | 118 175          |
| Autres  | 42 005           | 17 585           |
|   | <b>826 788</b>   | <b>823 462</b>   |
| <b>Charges d'exploitation</b>   |                  |                  |
| Loyer foncier (notes 1 et 12)   | 64 779           | 15 597           |
| Biens et services (note 20)   | 249 408          | 315 340          |
| Salaires, traitements et charges sociales (note 22)                               | 151 932          | 173 523          |
| Paiements en remplacement d'impôts fonciers                                       | 42 317           | 40 301           |
| Amortissement des immobilisations corporelles (note 9)                            | 303 138          | 324 912          |
| Amortissement des immobilisations incorporelles (note 8)                          | 15 631           | 11 588           |
| Amortissement des immeubles de placement (note 10)                                | 13 827           | 11 241           |
|   | <b>841 032</b>   | <b>892 502</b>   |
| Résultat avant intérêts et coûts de financement, montant net                      | <b>(14 244)</b>  | <b>(69 040)</b>  |
| Produits d'intérêts   | 4 847            | 10 021           |
| Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt et autres coûts de financement | <b>(340 994)</b> | <b>(324 401)</b> |
| Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net (note 11)                 | <b>(336 147)</b> | <b>(314 380)</b> |
| <b>Perte nette</b>  | <b>(350 391)</b> | <b>(383 420)</b> |
| Éléments pouvant être reclassés ultérieurement dans la perte nette :              |                  |                  |
| Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés              | 1 394            | 1 394            |
| Éléments ne pouvant être reclassés ultérieurement dans la perte nette :           |                  |                  |
| Réévaluation des régimes de retraite et autres régimes, montant net (note 13)     | 5 159            | 2 816            |
| <b>Autres éléments du résultat global</b>   | <b>6 553</b>     | <b>4 210</b>     |
| <b>Total du résultat global</b>   | <b>(343 838)</b> | <b>(379 210)</b> |

Transactions entre parties liées (note 14)

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 2021 (en milliers de dollars canadiens) | Déficit          | Cumul des autres éléments du résultat global | Total            |
|--|------------------|--|------------------|
|  | \$               | \$   | \$               |
| Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2021                                | (583 841)        | (18 896)                                     | (602 737)        |
| Perte nette  | (350 391)        | —  | (350 391)        |
| 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  | 5 159            | —  | 5 159            |
| Total du résultat global (perte) de l'exercice                       | (345 232)        | 1 394  | (343 838)        |
| <b>Solde au 31 décembre 2021</b>                                     | <b>(929 073)</b> | <b>(17 502)</b>                              | <b>(946 575)</b> |

| Exercice clos le 31 décembre 2020 (en milliers de dollars canadiens) | Déficit          | Cumul des autres éléments du résultat global | Total            |
|--|------------------|--|------------------|
|  | \$               | \$   | \$               |
| Solde au 1 <sup>er</sup> 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 (perte) de l'exercice                       | (380 604)        | 1 394  | (379 210)        |
| <b>Solde au 31 décembre 2020</b>                                     | <b>(583 841)</b> | <b>(18 896)</b>                              | <b>(602 737)</b> |

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

## Tableaux consolidés des flux de trésorerie

| Exercices clos les 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)                                    | 2021             | 2020             |
|--|------------------|------------------|
|  | \$               | \$               |
| <b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>  |                  |                  |
| Perte nette  | (350 391)        | (383 420)        |
| Ajustements au titre des éléments suivants :   |                  |                  |
| Amortissement des immobilisations corporelles  | 303 138          | 324 912          |
| Amortissement des immobilisations incorporelles et des autres actifs                                 | 20 727           | 16 684           |
| Amortissement des immeubles de placement   | 13 827           | 11 241           |
| Perte nette découlant de la cession d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles | 147              | 106              |
| Régimes d'avantages postérieurs à l'emploi   | 1 624            | 2 118            |
| Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net  | 336 147          | 314 380          |
| Amortissement de crédits différés  | (2 202)          | (2 202)          |
| Variations du fonds de roulement et autres :   |                  |                  |
| Créances   | (6 071)          | (6 390)          |
| Charges payées d'avance  | 540              | (65)             |
| Loyers fonciers à recevoir   | 28 848           | (26 598)         |
| Stocks   | 137              | (2 055)          |
| Dettes d'exploitation et charges à payer   | 11 450           | (65 103)         |
| Dépôts de garantie et produits différés  | 9 642            | (22 186)         |
| Loyers fonciers différés à payer   | 63 507           | —                |
| Autres passifs   | (1 700)          | 8 090            |
|  | <b>429 370</b>   | <b>169 512</b>   |
| <b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>  |                  |                  |
| Acquisition et construction d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles         | (142 851)        | (341 995)        |
| Acquisition et construction d'immeubles de placement   | (1 696)          | (13 708)         |
| Produit de la sortie d'immobilisations corporelles   | 72               | 186              |
| Augmentation des fonds soumis à restrictions   | (4 814)          | (1 632)          |
|  | <b>(149 289)</b> | <b>(357 149)</b> |
| <b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>  |                  |                  |
| Émission de billets à moyen terme, déduction faite des coûts d'émission                              | 396 605          | 497 043          |
| Remboursement de billets à moyen terme et sur la dette à long terme                                  | (20 690)         | (19 436)         |
| Émission (remboursement) de papier commercial  | (169 904)        | 109 970          |
| Intérêts versés et autres coûts de financement, montant net  | (331 071)        | (327 016)        |
|  | <b>(125 060)</b> | <b>260 561</b>   |
| <b>Entrées de trésorerie nettes</b>  | <b>155 021</b>   | <b>72 924</b>    |
| <b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice</b>                           | <b>103 173</b>   | <b>30 249</b>    |
| <b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice</b>                            | <b>258 194</b>   | <b>103 173</b>   |

Au 31 décembre 2021, la trésorerie était composée d'un solde de trésorerie de 87,2 M\$ (12,2 M\$ au 31 décembre 2020), d'équivalents de trésorerie de 171,0 M\$ (91,1 M\$ au 31 décembre 2020), déduction faite de chèques en circulation de néant (0,1 M\$ au 31 décembre 2020).

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

# Notes annexes aux états financiers consolidés

31 décembre 2021 et 2020

(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 aménager, à gérer et à exploiter des aéroports dans la région du Centre-Sud de l'Ontario, y compris dans la région du Grand Toronto, sur une base commerciale, afin de fixer les frais d'utilisation et de mettre en place et d'améliorer les installations. Conformément à ce mandat, la GTAA gère et exploite actuellement l'Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (l'« Aéroport ») en vertu d'un bail foncier conclu avec le gouvernement fédéral en décembre 1996 (le « bail foncier »).

Le siège social et établissement principal de la GTAA se situe au 3111 Convoir 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<sup>er</sup> 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 19, « Loyers fonciers à recevoir », et à la note 12, « Contrats de location », pour obtenir de plus amples renseignements.

Ce bail, d'une durée initiale de 60 ans, vient à échéance en 2056 et la GTAA peut le renouveler 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 »). Le conseil d'administration a approuvé les présents états financiers consolidés le 24 mars 2022.

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 2017 et détient les actions de Airway Centre Inc. Airway Centre Inc. a aussi été constituée en 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 des résultats et du résultat global.

#### Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent 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; et
  - 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; et
  - 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 : 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. Dans le cas d'un actif financier non comptabilisé à la juste valeur par le biais du résultat net, la GTAA évalue l'actif financier à la juste valeur plus les coûts de transaction directement attribuables son acquisition. 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 2021, 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 des résultats et du résultat global sur la durée à courir jusqu'à l'échéance de l'élément précédemment couvert (voir la note 16, « 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 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 dus.

### 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, à l'exception du bail foncier avec Transports Canada. 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 des résultats globaux (voir la note 12, « 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 contrat de location-exploitation 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 en charges sur la durée du contrat de location sur la même base que les produits locatifs. 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 des résultats 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 des résultats 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 ans 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 ans 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 des résultats 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 des résultats globaux 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 trois 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 des résultats globaux 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 (« PRIF »). 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 des résultats globaux au cours des périodes ultérieures.

Les coûts des services passés sont comptabilisés aux états consolidés des résultats et du résultat global 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 sont différées lorsqu'elles sont reçues et comptabilisées aux états consolidés des résultats et du résultat global 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

### Changements touchant les méthodes comptables et les informations à fournir

La GTAA a adopté les modifications aux normes suivantes en date du 1<sup>er</sup> janvier 2021. Ces changements ont été apportés conformément aux dispositions transitoires applicables.

#### a) Modifications de l'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, dont l'échéance initiale est le 30 juin 2021 ou avant. En mars 2021, le Conseil des normes comptables internationales (CNCI) a publié une modification visant à prolonger l'application pratique à toute réduction de

paiement de loyer exigible au plus tard le 30 juin 2022. 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. L'adoption précoce de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés.

**b) Décision de programme sur les coûts de configuration ou de personnalisation dans une entente d'informatique en nuage (IAS 38, Immobilisations incorporelles) :**

Le Comité d'interprétation de l'IFRS a publié une décision de programme sur les configurations ou les personnalisations dans les ententes d'informatique en nuage. L'interprétation fournit un cadre permettant d'évaluer si ces coûts peuvent être inscrits en tant qu'immobilisations incorporelles, inscrits en tant que paiements anticipés ou comptabilisés en charge dès qu'ils sont engagés. La décision de programme n'a pas de date d'entrée en vigueur officielle et permet à une entité d'avoir suffisamment de temps pour prendre des décisions et mettre en œuvre des changements. Par conséquent, la GTAA continue d'évaluer l'incidence sur les états financiers consolidés.

## Normes comptables émises mais non encore appliquées

**a) Modification d'IAS 37, Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels :**

Cette norme a été modifiée pour clarifier i) la signification de « coûts d'exécution d'un contrat », et ii) qu'avant qu'une disposition distincte relative à un « contrat déficitaire » soit établie, une entité doit reconnaître toute perte de valeur qui s'est produite sur les actifs utilisés pour exécuter le contrat, plutôt que sur les actifs affectés à ce contrat. La modification entre en vigueur pour les périodes annuelles commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2022 ou après. Cette modification n'aura pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

**b) Modification d'IAS 16, Immobilisations corporelles :**

Cette norme a été modifiée pour i) interdire à une entité de déduire du coût d'un bien, d'une installation ou d'un équipement le produit de la vente d'articles produits pendant que l'entité prépare ledit actif pour son utilisation prévue, ii) préciser qu'une entité « vérifie si l'actif fonctionne correctement » lorsqu'elle évalue la performance technique et physique de l'actif et iii) exiger certaines divulgations connexes. La modification entre en vigueur pour les périodes annuelles commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2022 ou après. Cette modification n'aura pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

**c) Modification d'IAS 1, Présentation des états financiers – Classification du passif en tant que passif courant ou non courant :**

Cette modification stipule qu'une entité doit classer un passif comme courant lorsqu'elle n'a pas le droit, à la fin de la période de présentation de l'information financière, de reporter le règlement du passif pendant au moins 12 mois après cette période. L'entité est tenue de divulguer des renseignements sur le moment du règlement afin de permettre aux utilisateurs des états financiers de comprendre l'incidence du passif sur la situation financière de l'entité. La modification entre en vigueur pour les périodes annuelles commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2023 ou après. La GTAA continue d'évaluer l'incidence sur les états financiers consolidés.

**d) 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 pour introduire la définition d'une estimation comptable et inclure d'autres modifications à la norme IAS 8 afin d'aider les entités à distinguer les changements dans les estimations comptables des changements dans les méthodes comptables. Les modifications entrent en vigueur pour les périodes annuelles commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2023 ou après. La GTAA continue d'évaluer l'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 les taux d'amortissement et les durées d'utilité des immobilisations corporelles, des immobilisations incorporelles, des autres actifs et des immeubles de placement, et s'il y a lieu de comptabiliser des pertes de valeur.

Le jugement critique est exercé pour déterminer 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 13, « 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, comme suit :

| Aux 31 décembre                                   | 2021            | 2020     |
|---|-----------------|----------|
|   | \$              | \$       |
| <b>Fonds du service de la dette</b>               |                 |          |
| Principal   | 9 183           | 8 627    |
| Intérêts  | 61 863          | 60 133   |
|   | <b>71 046</b>   | 68 760   |
| <b>Fonds de réserve du service de la dette</b>    |                 |          |
| Obligations-recettes                              |                 |          |
| Série 1997-3 échéant le 3 décembre 2027           | 36 750          | 36 773   |
| Série 1999-1 échéant le 30 juillet 2029           | 40 053          | 40 057   |
| Billets à moyen terme                             |                 |          |
| Série 2000-1 échéant le 12 juin 2030              | 38 639          | 38 742   |
| Série 2001-1 échéant le 4 juin 2031               | 35 222          | 35 637   |
| Série 2002-3 échéant le 15 octobre 2032           | 38 218          | 38 215   |
| Série 2004-1 échéant le 2 février 2034            | 38 680          | 38 711   |
| Série 2010-1 échéant le 7 juin 2040               | 22 622          | 22 839   |
| Série 2011-1 échéant le 25 février 2041           | 31 898          | 31 922   |
| Série 2011-2 échéant le 2 décembre 2041           | 18 190          | 18 326   |
| Série 2012-1 échéant le 21 septembre 2022         | 12 177          | 12 317   |
| Série 2018-1 échéant le 1 <sup>er</sup> juin 2037 | 8 202           | 8 296    |
| Série 2019-1 échéant le 3 avril 2029              | 6 863           | 6 928    |
| Série 2019-2 échéant le 17 octobre 2039           | 12 394          | 12 395   |
| Série 2020-1 échéant le 3 mai 2028                | 3 855           | 3 855    |
| Série 2021-1 échéant le 5 octobre 2051            | 6 310           | —        |
| Garantie de la dette bancaire                     |                 |          |
| Obligation de série 1997-C donnée en gage         | 1 528           | 4 060    |
|   | <b>351 601</b>  | 349 073  |
|   | <b>422 647</b>  | 417 833  |
| Moins la partie courante                          | <b>(83 223)</b> | (68 760) |
|   | <b>339 424</b>  | 349 073  |

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

|                                   | 2021           | 2020    |
|-----------------------------------|----------------|---------|
|                                   | \$             | \$      |
| Trésorerie                        | 30,830         | 28,200  |
| Certificats de placement garantis | 391,817        | 389,633 |
|                                   | <b>422,647</b> | 417,833 |

## 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 11, « 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 2021, 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 9,2 M\$ au 31 décembre 2021 (8,6 M\$ au 31 décembre 2020). En 2021, un montant de principal de 20,7 M\$ (19,4 M\$ au 31 décembre 2020) a été payé à même le compte de principal du fonds du service de la dette et une somme de 21,3 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 (19,9 M\$ au 31 décembre 2020).

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 2021, le solde du fonds s'établissait à 61,9 M\$ (60,1 M\$ au 31 décembre 2020).

### 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 du 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 11, « 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 2021, ce fonds était garanti par une lettre de crédit de 76,0 M\$ (103,0 M\$ au 31 décembre 2020). 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 2020). 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   | 2021    | 2020     |
|---|---------|----------|
|   | \$      | \$       |
| Créances clients  | 99,913  | 84,599   |
| Subvention salariale d'urgence du Canada à recevoir (note 22) | —       | 16,619   |
| Autres créances   | 5,174   | 10,808   |
| Moins la provision pour créances irrécouvrables               | (5,885) | (18,895) |
|   | 99,202  | 93,131   |

Les créances clients et autres créances comprennent un montant de 1,7 M\$ (3,3 M\$ au 31 décembre 2020) 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 14, « Transactions entre parties liées ».

## 8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET AUTRES ACTIFS

|  | 31 décembre 2021 |                          |                        |
|--|------------------|--------------------------|------------------------|
|  | Coût             | Cumul des amortissements | Valeur comptable nette |
|  | \$               | \$                       | \$                     |
| Frais d'acquisition de terrains        | 50 763           | (13 472)                 | 37 291                 |
| Logiciels                              | 139 262          | (39 451)                 | 99 811                 |
| Contrat de production d'énergie propre | 44 655           | (28 204)                 | 16 451                 |
|  | <b>234 680</b>   | <b>(81 127)</b>          | <b>153 553</b>         |

|  | 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                 |
|  | <b>211 469</b>   | <b>(60 400)</b>          | <b>151 069</b>         |

La dotation aux amortissements relative aux frais d'acquisition de terrains s'est établie à 1,1 M\$ pour 2021 (1,1 M\$ pour 2020). Ce montant est inclus dans le loyer foncier aux états consolidés des résultats et du résultat global.

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

|   | Frais d'acquisition de terrains | Logiciels     | Total          |
|---|---------------------------------|---------------|----------------|
|   | \$                              | \$            | \$             |
| <b>Solde au 1<sup>er</sup> janvier 2021</b> | <b>38 358</b>                   | <b>92 231</b> | <b>130 589</b> |
| Entrées                                     | —                               | 23 211        | 23 211         |
| Dotation aux amortissements                 | (1 067)                         | (15 631)      | (16 698)       |
| <b>Solde au 31 décembre 2021</b>            | <b>37 291</b>                   | <b>99 811</b> | <b>137 102</b> |

|                                       |               |               |                |
|---------------------------------------|---------------|---------------|----------------|
| Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2020 | 39 425        | 31 635        | 71 060         |
| Entrées                               | —             | 72 184        | 72 184         |
| Dotation aux amortissements           | (1 067)       | (11 588)      | (12 655)       |
| <b>Solde au 31 décembre 2020</b>      | <b>38 358</b> | <b>92 231</b> | <b>130 589</b> |

Le 1<sup>er</sup> 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\$ en 2006, 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 2021 s'est chiffrée à 4,0 M\$ (4,0 M\$ en 2020) et est comptabilisée dans la charge liée aux biens et services aux états consolidés des résultats 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 2021, le solde non amorti s'établissait à 9,0 M\$ (11,2 M\$ au 31 décembre 2020). En 2021, la diminution du passif non amorti de 2,2 M\$ (2,2 M\$ au 31 décembre 2020) 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.

## 9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont formées des éléments suivants:

|  | 31 décembre 2021                          |                                     |                                  |                                |                                     |                        |                  |
|--|---|-------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|------------------------|------------------|
|  | Installations côté aéroport 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            |
|  | \$  | \$                                  | \$                               | \$                             | \$                                  | \$                     | \$               |
| <b>Coût</b>  |   |                                     |                                  |                                |                                     |                        |                  |
| Solde à l'ouverture de l'exercice                        | 6 993 703                                 | 452 584                             | 9 480                            | 595 164                        | 860 737                             | 315 850                | 9 227 518        |
| Entrées  | 12  | —                                   | —                                | —                              | —                                   | 106 436                | 106 448          |
| Cessions   | (15 805)                                  | —                                   | —                                | —                              | (165 942)                           | —                      | (181 747)        |
| Virements  | 127 135                                   | 3 542                               | —                                | 2 590                          | 41 120                              | (174 387)              | —                |
| Solde à la clôture de l'exercice                         | 7 105 045                                 | 456 126                             | 9 480                            | 597 754                        | 735 915                             | 247 899                | 9 152 219        |
| <b>Cumul des amortissements</b>                          |   |                                     |                                  |                                |                                     |                        |                  |
| Solde à l'ouverture de l'exercice                        | 2 874 768                                 | 231 745                             | 3 800                            | 253 497                        | 540 023                             | —                      | 3 903 833        |
| Dotation aux amortissements                              | 201 276                                   | 18 247                              | 158                              | 21 880                         | 61 577                              | —                      | 303 138          |
| Cessions   | (15 597)                                  | —                                   | —                                | —                              | (165 931)                           | —                      | (181 528)        |
| Solde à la clôture de l'exercice                         | 3 060 447                                 | 249 992                             | 3 958                            | 275 377                        | 435 669                             | —                      | 4 025 443        |
| <b>Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice</b> | <b>4 044 598</b>                          | <b>206 134</b>                      | <b>5 522</b>                     | <b>322 377</b>                 | <b>300 246</b>                      | <b>247 899</b>         | <b>5 126 776</b> |

|  | 31 décembre 2020                          |                                     |                                  |                                |                                     |                        |                  |
|--|---|-------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|------------------------|------------------|
|  | Installations côté aéroport 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            |
|  | \$  | \$                                  | \$                               | \$                             | \$                                  | \$                     | \$               |
| <b>Coût</b>  |   |                                     |                                  |                                |                                     |                        |                  |
| 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        |
| <b>Cumul des amortissements</b>                          |   |                                     |                                  |                                |                                     |                        |                  |
| 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        |
| <b>Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice</b> | <b>4 118 935</b>                          | <b>220 839</b>                      | <b>5 680</b>                     | <b>341 667</b>                 | <b>320 714</b>                      | <b>315 850</b>         | <b>5 323 685</b> |

Au 31 décembre 2021, des immobilisations corporelles d'un montant de 247,9 M\$ (315,9 M\$ au 31 décembre 2020) étaient en construction et non encore amortissables. Ce montant inclut 9,0 M\$ (12,0 M\$ au 31 décembre 2020) d'intérêts incorporés. Au cours de l'exercice, des coûts d'emprunt pour des projets actifs ont été incorporés au taux de 4,6 %, lequel correspond au taux moyen pondéré des emprunts de la GTAA (4,8 % en 2020).

## 10. IMMEUBLES DE PLACEMENT

| Aux 31 décembre  | 2021           | 2020           |
|--|----------------|----------------|
|  | \$             | \$             |
| <b>Coût</b>  |                |                |
| Solde à l'ouverture de l'exercice                        | 520 449        | 499 964        |
| Entrées  | 730            | 20 485         |
| Solde à la clôture de l'exercice                         | 521 179        | 520 449        |
| <b>Cumul des amortissements</b>                          |                |                |
| Solde à l'ouverture de l'exercice                        | 37 877         | 26 636         |
| Dotation aux amortissements                              | 13 827         | 11 241         |
| Solde à la clôture de l'exercice                         | 51 704         | 37 877         |
| <b>Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice</b> | <b>469 475</b> | <b>482 572</b> |

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.

Il n'y a eu aucune acquisition d'immeuble de placement au cours de l'exercice (néant en 2020). 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 577,0 M\$ au 31 décembre 2021 (526,9 M\$ au 31 décembre 2020). Les justes valeurs s'inscrivent dans le niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les immeubles commerciaux ont généré des produits locatifs de 34,1 M\$ (30,8 M\$ au 31 décembre 2020) et engagé des charges d'exploitation directes de 27,7 M\$ (25,0 M\$ au 31 décembre 2020).

## 11. 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 2021 | 31 décembre 2020 |
|--|------------------------|---------------------------|----------------------|------------------|------------------|
|  |                        |                           | \$                   | \$               | \$               |
| Obligations-recettes                                     |                        |                           |                      |                  |                  |
| 1997-3   | 6,45 %                 | 3 décembre 2027           | 321 500              | 321 033          | 320 770          |
| 1999-1   | 6,45 %                 | 30 juillet 2029           | 221 536              | 226 687          | 247 736          |
| Billets à moyen terme                                    |                        |                           |                      |                  |                  |
| 2000-1   | 7,05 %                 | 12 juin 2030              | 526 550              | 527 467          | 527 403          |
| 2001-1   | 7,10 %                 | 4 juin 2031               | 492 150              | 491 813          | 491 621          |
| 2002-3   | 6,98 %                 | 15 octobre 2032           | 468 960              | 475 531          | 475 535          |
| 2004-1   | 6,47 %                 | 2 février 2034            | 567 428              | 578 162          | 577 961          |
| 2010-1   | 5,63 %                 | 7 juin 2040               | 400 000              | 399 066          | 399,009          |
| 2011-1   | 5,30 %                 | 25 février 2041           | 600 000              | 607 765          | 607 692          |
| 2011-2   | 4,53 %                 | 2 décembre 2041           | 400 000              | 398 832          | 398 766          |
| 2012-1   | 3,04 %                 | 21 septembre 2022         | 388 000              | 391 070          | 390 823          |
| 2018-1   | 3,26 %                 | 1 <sup>er</sup> juin 2037 | 500 000              | 498 167          | 498 023          |
| 2019-1   | 2,73 %                 | 3 avril 2029              | 500 000              | 501 096          | 500 831          |
| 2019-2   | 2,75 %                 | 17 octobre 2039           | 900 000              | 898 646          | 898 387          |
| 2020-1   | 1,54 %                 | 3 mai 2028                | 500 000              | 498 695          | 498 322          |
| 2021-1   | 3,15 %                 | 5 octobre 2051            | 400 000              | 399 637          | —                |
|  |                        |                           | 7 186 124            | 7 213 667        | 6 832 879        |
| Emprunts au titre du papier commercial                   |                        |                           | —                    | —                | 169 958          |
|  |                        |                           |                      | 7 213 667        | 7 002 837        |
| Autres frais   |                        |                           |                      | —                | (1 750)          |
| Moins la partie courante (y compris les intérêts courus) |                        |                           |                      | (478,896)        | (252,004)        |
|  |                        |                           |                      | 6,734,771        | 6,749,083        |

Au 31 décembre 2021, les intérêts courus inclus dans la partie courante de la dette à long terme s'élevaient à 65,5 M\$ (63,1 M\$ au 31 décembre 2020)

Le 5 octobre 2021, la GTAA a émis des BMT de série 2021-1 d'une valeur de 400,0 M\$, échéant le 5 octobre 2051, à un taux d'intérêt nominal de 3,15 %, pour un produit net de 397,3 M\$. Le produit net a été principalement utilisé pour rembourser le papier commercial.

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. Le 21 juillet 2021, la GTAA a apporté deux autres modifications à l'acte de fiducie-cadre de la société : 1) exempter la GTAA de l'obligation de respecter l'engagement tarifaire prescrit par l'acte de fiducie-cadre, qui comprend deux tests financiers, pour l'exercice 2022; et 2) permettre à la GTAA de créer une garantie ou d'effectuer ou de maintenir un investissement; à condition que le coût de base total de ces garanties et de ces placements ne dépasse pas le plus élevé des deux montants suivants : 3,0 % de l'actif total de la GTAA ou 200,0 M\$, et qu'aucun défaut de paiement ou cas de défaut n'existe ou n'existerait en conséquence. Au 31 décembre 2021, aucune garantie ni aucun investissement n'a été fait en vertu de cette modification.

Le 16 juillet 2021, la GTAA a prolongé d'un an sa facilité de crédit d'exploitation renouvelable engagée, soit jusqu'au 31 mai 2024. Parallèlement à cette prolongation, le syndicat de la facilité de crédit a également approuvé l'exemption de l'obligation de respecter l'engagement tarifaire prescrit par l'acte de fiducie-cadre pour l'exercice 2022, ainsi que la modification de la limitation des garanties et des placements. Aux 31 décembre, le montant net des charges d'intérêts et coûts de financement se ventilait comme suit :

|  | 2021             | 2020             |
|--|------------------|------------------|
|  | \$               | \$               |
| Produits d'intérêts  | 4 847            | 10 021           |
| Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt                   | (329 911)        | (326 888)        |
| Charges d'intérêts incorporées                                       | 2 886            | 15 855           |
| Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés | (1 394)          | (1 394)          |
| Frais liés à la modification de l'acte de fiducie-cadre              | (8 723)          | (8 501)          |
| Autres coûts de financement  | (3 852)          | (3 473)          |
|  | <b>(340 994)</b> | <b>(324 401)</b> |
| <b>Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net</b>       | <b>(336 147)</b> | <b>(314 380)</b> |

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 2021    |              | 31 décembre 2020    |              |
|--------------------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|
|                    | Valeur<br>comptable | Juste valeur | Valeur<br>comptable | Juste valeur |
|                    | \$                  | \$           | \$                  | \$           |
| Dette à long terme | 7 213 667           | 8 535 793    | 6 832 879           | 8 696 473    |

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).

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 2021, aucun montant de papier commercial n'était en cours (170,0 M\$ au 31 décembre 2020), aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de crédit d'exploitation (néant au 31 décembre 2020), 82,3 M\$ avaient été utilisés sur la facilité d'émission de lettres de crédit de 150,0 M\$ (109,2 M\$ au 31 décembre 2020) et aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de

couverture de 150,0 M\$. Au 31 décembre 2021, la GTAA avait une capacité d'emprunt de 1,4 G\$ aux termes de sa facilité de crédit d'exploitation disponible (aucun papier commercial en cours aux fins de garantie), une capacité disponible de 67,7 M\$ aux termes de sa lettre de facilité de crédit et des liquidités suffisantes de 258,2 M\$, pour un total en liquidités disponibles de 1,7 G\$.

## 12. 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 2021, le loyer foncier payé s'est élevé à 63,7 M\$ (14,5 M\$ en 2020), compte non tenu de l'amortissement des frais d'acquisition de terrains (voir la note 19, « Loyers fonciers à recevoir » et la note 8, « 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-exploitation. 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 26,9 M\$ (26,7 M\$ en 2020).

Certains contrats de location prévoient des paiements variables. Pour 2021, le total des paiements variables au titre des contrats de location comptabilisé aux états consolidés des résultats et du résultat global s'est établi à 38,3 M\$ (contre 23,8 M\$ pour 2020).

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

|                         | 2022           | 2023           | 2024          | 2025          | 2026          | Par la suite   |
|-------------------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
|                         | \$             | \$             | \$            | \$            | \$            | \$             |
| <b>31 décembre 2021</b> | <b>127 265</b> | <b>106 445</b> | <b>88 338</b> | <b>73 053</b> | <b>60 628</b> | <b>262 627</b> |
| 31 décembre 2020        | 104 055        | 78 147         | 59 028        | 44 520        | 35 207        | 316 764        |

## 13. 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 participants. Au cours de l'année, la GTAA a acheté des rentes d'une compagnie d'assurance pour protéger une partie du régime à prestations définies. Selon les modalités du contrat de rente, l'obligation de pension de la GTAA pour ces participants est assortie de la rente achetée.

La GTAA évalue, aux fins comptables, l'obligation au titre des prestations constituées 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 1er janvier 2021, et la prochaine évaluation requise est prévue pour le 1er janvier 2022.

#### a) Caractéristiques des régimes

Les obligations au titre des prestations 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, 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 13,1 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 31 % 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. Le solde restant des régimes de retraite est détenu en placements à revenu fixe et en rentes, ce qui réduit ou élimine la volatilité de la valeur de l'actif.

**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 ou le contrat de rente.

**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. Pour les participants couverts par le contrat d'achat de rentes, l'augmentation de l'espérance de vie n'aura aucune incidence sur l'actif ou le passif net du régime de retraite agréé, car ce risque est maintenant assumé par l'assureur.

**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 :

|  | 2021             | 2020      |
|--|------------------|-----------|
|  | \$               | \$        |
| Valeur actualisée des obligations capitalisées     | <b>(199 550)</b> | (218 096) |
| Juste valeur des actifs des régimes                | <b>265 284</b>   | 282 331   |
| Situation de capitalisation – excédent             | <b>65 734</b>    | 64 235    |
| <b>Actif net au titre des prestations définies</b> | <b>65 734</b>    | 64 235    |

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

|  | 2021          | 2020          |
|--|---------------|---------------|
|  | \$            | \$            |
| <b>Obligation au titre des prestations constituées</b>   |               |               |
| Solde à l'ouverture de l'exercice  | 218 096       | 203 065       |
| Coût des services rendus au cours de l'exercice  | 1 233         | 2 029         |
| Produits d'intérêts  | 5 492         | 6 036         |
| Prestations versées  | (7 807)       | (7 669)       |
| Cotisations des employés   | 316           | 344           |
| Autres   | —             | 1 111         |
| Réévaluations :  |               |               |
| (Profit) perte découlant des changements dans les hypothèses financières                                   | (16 151)      | 14 433        |
| Profit lié à l'expérience  | (1 629)       | (1 253)       |
| Solde à la clôture de l'exercice   | 199 550       | 218 096       |
| <b>Actifs des régimes</b>  |               |               |
| Juste valeur à l'ouverture de l'exercice   | 282 331       | 263 498       |
| Produits d'intérêts  | 7 179         | 7 774         |
| Rendement (perte) des actifs des régimes, compte non tenu des montants inclus dans les produits d'intérêts | (15 681)      | 17 969        |
| Cotisations de l'employeur   | (742)         | 823           |
| Cotisations des employés   | 316           | 344           |
| Prestations versées  | (7 807)       | (7 669)       |
| Frais d'administration payés à même les actifs des régimes   | (312)         | (408)         |
| Juste valeur à la clôture de l'exercice  | 265 284       | 282 331       |
| <b>Situation de capitalisation – excédent</b>  | <b>65 734</b> | <b>64 235</b> |

Au 31 décembre 2021, chacun des régimes de retraite à prestations définies de la GTAA présentait un excédent. Un des régimes présentait un excédent de 64,7 M\$ (63,7 M\$ en 2020) avec une obligation au titre des prestations constituées de 183,8 M\$ (200,8 M\$ en 2020) et une juste valeur des actifs de 248,5 M\$ (264,5 M\$ en 2020). L'autre régime présentait un excédent de 1,0 M\$ (0,5 M\$ en 2020) avec une obligation au titre des prestations constituées de 15,8 M\$ (17,3 M\$ en 2020) et une juste valeur des actifs de 16,8 M\$ (17,8 M\$ en 2020). Le rendement des actifs des régimes comprend une perte de 23,0 M\$ liée à l'achat de rentes.

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 :

|  | 2021           | 2020           |
|--|----------------|----------------|
|  | \$             | \$             |
| Coût des services rendus au cours de l'exercice  | 1 233          | 2 029          |
| Produits d'intérêts  | 5 492          | 6 036          |
| Produits d'intérêts  | (7 179)        | (7 774)        |
| Autres   | —              | 1 111          |
| Frais d'administration   | 312            | 342            |
| Charges au titre des régimes de retraite à prestations définies comptabilisées en perte nette      | (142)          | 1 744          |
| Montants comptabilisés dans les autres éléments du résultat global :                               |                |                |
| (Profit) perte découlant des changements dans les hypothèses financières                           | (16 151)       | 14 433         |
| Profit lié à l'expérience  | (1 629)        | (1 253)        |
| (Rendement) perte des actifs des régimes   | 15 681         | (17 903)       |
| <b>Total des réévaluations comptabilisées dans le cumul des autres éléments du résultat global</b> | <b>(2 099)</b> | <b>(4 723)</b> |

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

|  | 2021          | 2020    |
|--|---------------|---------|
|  | \$            | \$      |
| <b>Actif net au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice</b> | <b>64 235</b> | 60 433  |
| Coût au titre des prestations définies inclus dans le résultat net             | 142           | (1 744) |
| Total des réévaluations inclus dans les autres éléments du résultat global     | 2 099         | 4 723   |
| Employer contributions   | (742)         | 823     |
| <b>Actif net au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice</b>  | <b>65 734</b> | 64 235  |

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

|  | 2021           | 2020    |
|--|----------------|---------|
|  | \$             | \$      |
| Participants en activité                               | 59 571         | 68 688  |
| Acquisitions différées                                 | 9 156          | 8 223   |
| Employés à la retraite                                 | 130 823        | 141 185 |
| <b>Obligation au titre des prestations constituées</b> | <b>199 550</b> | 218 096 |

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

| Catégorie d'actif                  | Juste valeur des actifs des régimes |      |
|------------------------------------|-------------------------------------|------|
|                                    | 2021                                | 2020 |
| Titres de capitaux propres         | 31 %                                | 61 % |
| Titres à revenu fixe               | 25 %                                | 39 % |
| Rentes sans rachat des engagements | 44 %                                | — %  |

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 :

|   | 2021   | 2020   |
|---|--------|--------|
| Taux d'actualisation                                  | 3,18 % | 2,57 % |
| Taux de croissance de la rémunération                 | 2,50 % | 2,50 % |
| 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 | 4,50 % | 4,80 % |

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 2021 se présente comme suit :

|                      | Changement<br>d'hypothèse | Augmentation de<br>l'hypothèse | Diminution de<br>l'hypothèse |
|----------------------|---------------------------|--------------------------------|------------------------------|
|                      |                           | \$                             | \$                           |
| Taux d'actualisation | 1,00 %                    | (22 688)                       | 27 777                       |
| Taux d'inflation     | 1,00 %                    | 26 132                         | (22 246)                     |
| Taux de mortalité    | 1 year                    | 6 525                          | (6 554)                      |

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<sup>er</sup> janvier 2021, le régime à prestations définies agréé affichait un surplus de 18,4 M\$. Le régime à prestations définies complémentaire affichait un déficit de 0,6 M\$ au 1<sup>er</sup> janvier 2021. 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 2022 s'élèvent respectivement à néant, à 9,3 M\$ et à 0,4 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.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2021, certains employés, en vertu de leur convention collective, ont adhéré au régime de retraite des collègues d'arts appliqués et de technologie (le « régime de retraite des CAAT »). 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.

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. Pour 2021, la charge nette liée aux régimes de retraite à cotisations définies s'est chiffrée à 7,3 M\$ (5,4 M\$ en 2020).

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 2021, le montant estimé de l'obligation au titre de ce régime s'élevait à 4,3 M\$ (4,0 M\$ au 31 décembre 2020) et était inclus dans le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi aux états consolidés de la situation financière.

### 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 2021, le solde de l'obligation au titre des prestations constituées s'élevait à 2,6 M\$ (3,5 M\$ en 2020), la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi comptabilisée en résultat net pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 s'élevait à 0,3 M\$ (0,2 M\$ en 2020), les prestations versées s'élevaient à 0,1 M\$ (0,2 M\$ en 2020) et le profit au titre des réévaluations des régimes autres que les régimes de retraite comptabilisée dans les autres éléments du résultat global s'élevait à 1,1 M\$ (une perte de 0,7 M\$ en 2020).

### 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 2021, le montant estimé de l'obligation au titre de ce paiement s'élevait à 3,2 M\$ (4,7 M\$ en 2020), la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi comptabilisée en résultat net pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 s'élevait à 0,5 M\$ (0,2 M\$ en 2020) et le profit au titre des réévaluations des régimes autres que les régimes de retraite comptabilisée dans les autres éléments du résultat global s'élevait à 2,0 M\$ (1,5 M\$ en 2020). Ce montant est inclus dans le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi aux états consolidés de la situation financière.

## 14. 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 dans le cadre d'un processus de recherche. 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. À cet égard, les administrateurs sont considérés comme des parties liées, bien qu'ils soient tous indépendants de la direction.

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 12, « 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, le chef 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. 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 du présent rapport, considérés comme des principaux dirigeants, bien qu'ils soient tous indépendants de la direction conformément aux politiques sur la sécurité applicables.

La rémunération des principaux dirigeants et des membres du conseil d'administration pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, telle qu'elle figure dans les états consolidés des résultats et du résultat global, s'est élevée à 9,3 M\$ (11,3 M\$ en 2020). La rémunération comprend les salaires, les honoraires, les avantages à court terme, les avantages postérieurs à l'emploi et les autres avantages sociaux.

## 15. 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 2021, à effectuer des dépenses d'investissement d'environ 119,7 M\$ (contre 157,8 M\$ au 31 décembre 2020).

### Lettres de crédit

Plusieurs lettres de crédit totalisant 82,3 M\$ étaient en circulation au 31 décembre 2021 (voir la note 11, « 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.

## 16. 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 :

- a) Niveau 1 – cours non ajustés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques;
- b) 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
- c) 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 11, « 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. Les loyers fonciers différés à payer relèvent du niveau 3, car il n'y a aucune donnée observable.

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 il est décrit à la note 11, « Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit ». Comme la totalité de l'encours des BMT de la GTAA au 31 décembre 2021 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 11, « Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit »). Au 31 décembre 2021, des placements à court terme de la GTAA de 391,8 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.

### c) 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                                | 2021    | 2020    |
|--|---------|---------|
|  | \$      | \$      |
| <b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b> |         |         |
| AA   | 258 194 | 103 173 |
| <b>Fonds soumis à restrictions</b>             |         |         |
| AA   | 422 647 | 417 833 |

### d) 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 sont modifiées, de nouvelles modalités de paiement ou de nouvelles exigences en matière de dépôt sont établies. 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 2021, 3,4 M\$ de créances avaient une notation de crédit externe de A ou plus et 48,8 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 2021, représentaient environ 52,6 % (51,9 % en 2020) du total des produits des activités ordinaires et 19,8 % (8,6 % en 2020) 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 renouvelable à 2024 afin de disposer d'une plus grande latitude financière, 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 indiquera 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 11, « 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.

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, à la date des états consolidés de la situation financière, 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 2021   |                        |                    |              |
|--|--------------------|------------------------|--------------------|--------------|
|  | Moins de<br>1 mois | De 1 mois<br>à 12 mois | De 1 an<br>à 5 ans | Par la suite |
|  | \$                 | \$                     | \$                 | \$           |
| Dettes d'exploitation et charges à payer | 62 385             | 125 042                | —                  | —            |
| Dette à long terme                       | 7 145              | 738 651                | 2 051 502          | 8 688 172    |
|  | 69 530             | 863 693                | 2 051 502          | 8 688 172    |

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

Des renseignements supplémentaires sur les facilités de crédit et la dette à long terme de la GTAA sont présentés à la note 11, « 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 2021 et 2020. 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 2021, aucun instrument financier n'était compensé aux états consolidés de la situation financière.

|   | 31 décembre 2021   |  |                    |
|---|--|--|--------------------|
|   | Montant brut<br>présenté à l'état<br>consolidé de la<br>situation financière | Comptes connexes<br>non compensés à<br>l'état consolidé de<br>la situation<br>financière | Montant net        |
|   | \$   | \$   | \$                 |
| <b>Actifs financiers</b>                          |  |  |                    |
| Créances  | 99 202   | (31 291)   | 67 911             |
| Fonds soumis à restrictions                       | 422 647  | (421 119)  | 1 528              |
|   | <b>521 849</b>   | <b>(452 410)</b>   | <b>69 439</b>      |
| <b>Passifs financiers</b>                         |  |  |                    |
| Dépôts de garantie                                | (31 291)   | 31 291   | —                  |
| Dette à long terme (notamment la partie courante) | (7 213 667)  | 421 119  | (6 792 548)        |
|   | <b>(7 244 958)</b>   | <b>452 410</b>   | <b>(6 792 548)</b> |

|   | 31 décembre 2020   |   |                    |
|---|--|---|--------------------|
|   | Montant brut<br>présenté à l'état<br>consolidé de la<br>situation financière | Comptes connexes<br>non compensés à<br>l'état consolidé de la<br>situation financière | Montant net        |
|   | \$   | \$  | \$                 |
| <b>Actifs financiers</b>                          |  |   |                    |
| Créances  | 93 131   | (24 328)  | 68 803             |
| Fonds soumis à restrictions                       | 417 833  | (413 773)   | 4 060              |
|   | <b>510 964</b>   | <b>(438 101)</b>  | <b>72 863</b>      |
| <b>Passifs financiers</b>                         |  |   |                    |
| Dépôts de garantie                                | (24 328)   | 24 328  | —                  |
| Dette à long terme (notamment la partie courante) | (6 832 879)  | 413 773   | (6 419 106)        |
|   | <b>(6 857 207)</b>   | <b>438 101</b>  | <b>(6 419 106)</b> |

## 17. 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 680,7 M\$ (665,0 M\$ en 2020) et des produits des activités ordinaires de 146,1 M\$ (158,5 M\$ en 2020) aux termes d'IFRS 16, Contrats de location.

Les produits différés se sont chiffrés à 44,1 M\$ au 31 décembre 2020 et ont été intégralement comptabilisés dans les états consolidés des résultats et du résultat global en 2021. Un montant de 40,9 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 40,9 M\$ des produits différés au 31 décembre 2021.

## 18. DETTES D'EXPLOITATION ET CHARGES À PAYER

| Aux 31 décembre                | 2021           | 2020           |
|--------------------------------|----------------|----------------|
|                                | \$             | \$             |
| Dettes fournisseurs            | 51 083         | 76 829         |
| Charges à payer                | 112 579        | 110 117        |
| Taxe à la consommation à payer | 6 079          | 151            |
| Provisions                     | 15 180         | 1 455          |
| Autres passifs                 | 2 506          | 4 469          |
|                                | <b>187 427</b> | <b>193 021</b> |

## 19. LOYERS FONCIERS

Au cours du deuxième trimestre de 2021, la GTAA et le gouvernement du Canada ont signé une modification au bail foncier qui reportait le paiement du loyer foncier pour l'année de location 2021, le remboursement sur une période de 10 ans commençant en 2024. En date du 31 décembre 2021, 63,5 M\$ ont été comptabilisés à titre de loyers fonciers différés à payer aux états consolidés de la situation financière, ce qui représente la valeur actualisée des paiements de loyers futurs pour tenir compte de la valeur temporelle de l'argent. La charge liée au bail foncier pour l'exercice a été comptabilisée dans les états consolidés des résultats et du résultat global.

Les loyers fonciers à recevoir dans les états consolidés de la situation financière étaient de 28,8 M\$ au 31 décembre 2020, ce qui représente le trop-payé de charge liée au bail foncier de 2020, reçu par la suite de la part de Transports Canada.

## 20. CHARGE LIÉE AUX BIENS ET SERVICES SELON LA NATURE

| Exercices clos les 31 décembre                        | 2021           | 2020           |
|---|----------------|----------------|
|   | \$             | \$             |
| Entretien et réparation d'immobilisations corporelles | 56,552         | 65,418         |
| Services d'externalisation et services professionnels | 64,627         | 106,120        |
| Services publics                                      | 20,467         | 19,212         |
| Police et sécurité                                    | 46,628         | 35,898         |
| Déneigement   | 15,406         | 25,923         |
| Frais d'administration liés aux FAA                   | 5,892          | 5,146          |
| Petites pièces, fournitures et matériaux              | 11,147         | 7,108          |
| Assurance   | 7,801          | 7,196          |
| Perte de crédit attendue                              | (2,500)        | 18,487         |
| Autres  | 23,388         | 24,832         |
|   | <b>249,408</b> | <b>315,340</b> |

## 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 11, « 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 :

- 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;
- 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; et
- 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 les 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, la GTAA a modifié l'acte de fiducie-cadre, modification qui l'exonère de l'obligation de respecter ces clauses restrictives pour les exercices 2020 et 2021. Le 21 juillet 2021, la GTAA a également modifié l'acte de fiducie-cadre, modification qui l'exonère temporairement de l'obligation de respecter l'engagement tarifaire pour l'exercice 2022. Voir la note 11, « Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit ».

## 22. INCIDENCE DE LA COVID-19

Au cours de l'année 2021, en raison des mesures de confinement irrégulières dans le monde entier, des restrictions de voyage, des avis du gouvernement recommandant aux Canadiens d'éviter les voyages non essentiels et des exigences sanitaires imposées par le gouvernement, la pandémie de COVID-19 a eu une incidence négative importante sur la demande mondiale de voyages aériens. L'aéroport Toronto Pearson a connu une légère baisse du volume du trafic voyageur et des vols en 2021 par rapport à la même période en 2020, laquelle comprenait un quart des activités aériennes au premier trimestre de 2020, avant les fermetures causées par la pandémie de COVID-19. La pandémie de COVID-19 exerce des pressions à la baisse sur les liquidités de la GTAA. Même si la GTAA a subi d'importantes pertes en 2021 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 à ce jour 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.

La GTAA a reçu des paiements de l'Agence du revenu du Canada au titre du programme de la Subvention salariale d'urgence du Canada de mars 2020 à octobre 2021. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, 27,0 M\$ (46,4 M\$ au 31 décembre 2020) ont été comptabilisés dans les états consolidés des résultats et les éléments du résultat global comme une diminution au titre des salaires, des traitements et des avantages sociaux, et 1,6 M\$ (2,6 M\$ au 31 décembre 2020) ont été imputés aux salaires, aux traitements et aux avantages sociaux inscrits dans les immobilisations corporelles figurant dans les états consolidés de la situation financière. Au 31 décembre 2021, le solde des créances figurant aux états consolidés de la situation financière s'élevait à néant (16,6 M\$ en 2020). Voir la note 7, « Créances ».

## 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 XX à XX du rapport annuel, et le rapport de gestion (analyse par la direction de la situation financière et des résultats d'exploitation) figure aux pages XX à XX du même document.

### b. Rapport sur le plan d'affaires et les objectifs de 2021

Les prévisions des flux de trésorerie d'une année donnée constituent le plan d'affaires de l'année en question. Le plan d'affaires 2021 correspond au sommaire des prévisions des flux de trésorerie pour 2021 et il se trouve au paragraphe c) ci-dessous (le « plan d'affaires 2021 »). Le rapport sur le rendement de la GTAA quant à la mise en œuvre du plan d'affaires 2021 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 2021

Le tableau qui suit compare les résultats réels de 2021 aux prévisions du plan d'affaires 2021.

|  | 2021             |                  |                             |
|--|------------------|------------------|-----------------------------|
|  | Réel             | Plan d'affaires  | Favorable/<br>(défavorable) |
| (en milliers de dollars, non audité)   | \$               | \$               | \$                          |
| Produits des activités ordinaires  | 826 788          | 714 200          | 112 588                     |
| Charges d'exploitation   | (508 436)        | (538 820)        | 30 384                      |
| <b>Résultat avant intérêts et amortissement, montant net</b>   | <b>318 352</b>   | <b>175 380</b>   | <b>142 972</b>              |
| Amortissement  | (332 596)        | (306 600)        | (25 996)                    |
| Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net <sup>1</sup>   | (336 147)        | (326 600)        | (9 547)                     |
| <b>Bénéfice net consolidé (perte)</b>  | <b>(350 391)</b> | <b>(457 820)</b> | <b>107 429</b>              |
| Ajouter : Amortissement  | 332 596          | 306 600          | 25 996                      |
| Ajouter : Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net <sup>1</sup>                                 | 336 147          | 326 600          | 9 547                       |
| Ajouter : Autres éléments hors trésorerie  | 4 665            | —                | 4 665                       |
| Ajouter : Variations du fonds de roulement   | 44 546           | —                | 44 546                      |
| <b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>  | <b>367 563</b>   | <b>175 380</b>   | <b>192 183</b>              |
| Déduire : Acquisition et construction d'immobilisations corporelles, dépenses et immobilisations incorporelles | (142 780)        | (186 000)        | 43 220                      |
| Déduire : Acquisition et construction d'immeubles de placement   | (1 696)          | —                | (1 696)                     |
| Déduire : Intérêts versés et autres coûts de financement, montant net  | (331 071)        | (326 600)        | (4 471)                     |
| <b>Source de trésorerie (utilisation) avant les sources de capitaux</b>  | <b>(107 984)</b> | <b>(337 220)</b> | <b>229 236</b>              |

<sup>1</sup> Inclusion de produits d'intérêts de 5 M\$.

Pour une analyse plus exhaustive des résultats financiers et des projets d'investissement de 2021, voir le rapport de gestion et la notice annuelle de l'exercice clos le 31 décembre 2021. Des copies sont disponibles sur le site SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com). Le rapport de gestion de la GTAA est également disponible sur son site Web à l'adresse [www.torontoperson.com](http://www.torontoperson.com).

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, la perte nette consolidée de la GTAA a affiché un écart favorable de 107,4 M\$ par rapport au plan d'affaires 2021, surtout en raison des produits des activités ordinaires supérieurs aux prévisions au cours du second semestre de 2021.

Pour l'exercice clos en 2021, les produits des activités ordinaires ont présenté un écart favorable de 112,6 M\$ par rapport au plan d'affaires 2021, principalement sous l'effet des facteurs suivants : i) une activité aéronautique plus élevée que prévu découlant des vols de passagers et d'une forte activité liée au fret; ii) un volume et une composition de passagers favorables qui ont fait croître les FAA; et iii) des produits supérieurs aux prévisions tirés des concessions et des parcs de stationnement.

Pour l'exercice clos en 2021, les charges d'exploitation ont affiché un écart favorable de 30,4 M\$ comparativement au plan d'affaires 2021. Ce résultat s'explique principalement par les efforts rapides de rajustement des activités à la lumière des restrictions accrues instaurées au premier trimestre en raison de la pandémie. Ces efforts ont permis à la direction de s'adapter rapidement au regard de divers éléments, notamment en retardant les

embauches et en évaluant les modèles d'exploitation et les contrats de services professionnels dans des secteurs comme le déneigement. Ces éléments ont été en partie neutralisés par l'augmentation des loyers fonciers compte tenu des produits des activités ordinaires plus élevés que prévu.

Pour l'exercice clos en 2021, les charges d'amortissement ont affiché un écart défavorable de 26,0 M\$ par rapport au plan d'affaires 2021. 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 2021, les charges d'intérêts, déduction faite du produit d'intérêts, ont présenté un écart défavorable de 9,5 M\$ comparativement au plan d'affaires 2021. Ce résultat est surtout attribuable au report partiel des coûts d'exemption de l'engagement figurant dans l'acte de fiducie-cadre de 2020, qui ont été comptabilisés en charge en 2021, et aux frais de consentement à l'acte de fiducie-cadre de 2021, lesquels ont été en partie compensés par la baisse des taux du papier commercial et la hausse des produits d'intérêts.

En raison de la pandémie continue de COVID 19 et de son incidence sur les volumes de passagers, la GTAA a maintenu un plan d'investissement plus modeste, y affectant un budget de 186 M\$ en 2021. Les projets sont demeurés essentiellement axés sur l'entretien, la sécurité et la conformité réglementaire. Au cours de 2021, les dépenses d'investissement réelles se sont élevées à 143 M\$, ce qui représente un écart défavorable de 43 M\$ par rapport au budget. Ce résultat s'explique par un certain nombre de raisons, dont les perturbations des chaînes d'approvisionnement. En 2020, la direction a reporté ou retardé un certain nombre de projets d'investissement. Les dépenses au cours de l'exercice étaient principalement liées à des projets en cours, comme le programme de restauration des superstructures côté piste, 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***

The five-year Business Plan (2022 to 2026) is driven by four key corporate goals:

Le plan d'affaires quinquennal (2022 à 2026) repose sur quatre objectifs clés de la société :

- 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 des affaires et à la diversification des revenus;
- 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 reviendrons à la rentabilité. Les taux prévus de croissance annuelle composée de 2022 à 2026 pour les passagers, les sièges et le PMD s'élèvent respectivement à 22 %, à 20 % et à 21 %.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2022, les frais aéronautiques ont été majorés de 3 %, tandis que les tarifs aéronautiques pour tous les avions d'affaires et d'aviation générale, peu importe le poids, ont été portés à 850 \$ par arrivée.

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.

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. Sous réserve de la durée et de l'incidence de la pandémie de COVID 19 et du rythme de retour des passagers, les dépenses d'investissement au cours de la période de cinq ans devraient représenter en moyenne environ 400 M\$ par an, et une plus grande partie de ces dépenses devraient être effectuées au cours de la seconde moitié de la période de cinq ans.

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](http://www.sedar.com). Le rapport de gestion de la GTAA est également disponible sur son site Web à l'adresse [www.torontopearson.com](http://www.torontopearson.com).

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

En 2021, le président du conseil d'administration a reçu une rémunération de 180 000\$, tandis que les autres administrateurs ont obtenu une rémunération variant de 23 385 \$ à 94 000 \$. En 2021, les salaires des hauts dirigeants de la société allaient de 320 000\$ 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](http://www.sedar.com).

**f. Code de déontologie**

La société 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 la société. Une copie du Code est accessible sur le site Web de SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

Le conseil d'administration surveille la conformité au code, et la société 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 la société.

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 public doit être décrit dans le rapport annuel de la société. 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 2021. Les définitions de la « raison de l'attribution sans appel d'offres public » se trouvent à la fin du tableau.

| Valeur du contrat       | Entrepreneur                        | Description  | Raison de l'attribution sans appel d'offres public |
|-------------------------|-------------------------------------|--|--|
| 100 000 \$ à 500 000 \$ | ESRI Canada Limited                 | Logiciel ArcGIS Enterprise   | B  |
|                         | Conseil international des aéroports | Services de sondage sur la qualité du service aéroportuaire  | B  |
|                         | KPMG                                | Projet de système d'information sur les ressources humaines  | A  |
|                         | Carling Propane                     | Approvisionnement en propane liquide   | A  |
|                         | Haynes Welding                      | Services de soudage pour des besoins supplémentaires temporaires   | B  |
|                         | ADF Diesel Toronto                  | Reconstruction de moteurs de véhicules de déneigement  | C  |
|                         | Robly Mechanical                    | Fourniture et installation d'un adaptateur de portique pour les passerelles d'embarquement passagers       | B  |
|                         | Aviramp Ltd.                        | Fourniture et assemblage de rampes d'embarquement Aviramp  | B  |
| 1 M\$ à 2 M\$           | AZUR Group Inc.                     | Élaboration et exécution d'une mise à niveau du système du Centre de contrôle des permis et laissez-passer | C  |
|                         | Brock Solutions Inc.                | Amélioration du système d'acheminement des bagages   | C  |

- 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.
- C. Les exigences d'une garantie, d'un brevet ou d'un droit d'auteur ou des facteurs de comptabilité technique imposent le choix d'un fournisseur en particulier.

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 :

- a) 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;
- b) 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;
- c) inclure les explications du locataire au sujet des écarts et des mesures correctives prises concernant le rendement du locataire décrit à l'alinéa 9.01.07b);
- d) 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 dans la mesure du possible) pour chaque résumé et prévision, et se rapportant aux objectifs approuvés du locataire;
- e) comprendre un rapport sur la rémunération versée à chaque membre du conseil d'administration et le salaire de chacun des hauts dirigeants du locataire;
- f) contenir un rapport sur la conformité ou la non-conformité au code de déontologie du locataire;
- g) 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.

# Objectifs de développement durable

Les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies sont un appel mondial à agir pour éradiquer la pauvreté, protéger la planète et faire en sorte que tous les êtres humains vivent dans la paix et la prospérité. En 2021, nous avons poursuivi notre travail pour créer un avenir plus durable en produisant des rapports sur les ODD et les cibles connexes qui s'harmonisent avec les priorités stratégiques de la GTAA.

| ODD   | Cibles pertinentes  | Renseignements à l'appui  |
|---|---|---|
|  <p><b>ODD 3</b> Bonne santé et bien-être</p>  | <p>3.9 D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses, à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol.</p> <p>Remarque : la cible s'applique aussi à la pollution sonore.</p>  | <p>Rapport annuel – Durabilité</p> <p>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Questions environnementales</p> <p>GRI : 302, 303, 304, 305, A05, 306, A07, 307</p>   |
|  <p><b>ODD 5</b> Égalité entre les sexes</p>   | <p>5.5 Garantir la participation entière et effective des femmes et leur accès en toute égalité aux fonctions de direction à tous les niveaux de décision, dans la vie politique, économique et publique.</p> <p>5.5.2 Proportion de femmes occupant des postes de gestion.</p>   | <p>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Analyse de la rémunération</p> <p>GRI : 102-8, 202-1, 401-3, 404-3, 405</p> <p>SASB SV-PS-330a.1</p>   |
|  <p><b>ODD 6</b> Garantir l'accès de tous à des services d'alimentation en eau et d'assainissement gérés de façon durable</p> | <p>6.3 D'ici à 2030, améliorer la qualité de l'eau en réduisant la pollution, en éliminant l'immersion de déchets et en réduisant au minimum les émissions de produits chimiques et de matières dangereuses, en diminuant de moitié la proportion d'eaux usées non traitées et en augmentant considérablement à l'échelle mondiale le recyclage et la réutilisation sans danger de l'eau.</p> <p>6.4 D'ici à 2030, augmenter considérablement l'utilisation rationnelle des ressources en eau dans tous les secteurs et garantir la viabilité des prélèvements d'eau douce et de l'approvisionnement en eau douce afin de tenir compte de la pénurie d'eau et de réduire nettement le nombre de personnes qui souffrent du manque d'eau.</p> <p>6.b Appuyer et renforcer la participation de la population locale à l'amélioration de la gestion de l'eau et de l'assainissement.</p> | <p>Rapport annuel – Durabilité</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Questions environnementales</p> <p>GRI 303</p> <p>SASB IF-RE-140a.1, IF-RE-140a.2, IF-RE-140a.3</p>   |
|  <p><b>ODD 8</b> Travail décent et croissance économique</p>   | <p>8.5 D'ici à 2030, parvenir au plein emploi productif et garantir à toutes les femmes et à tous les hommes, y compris les jeunes et les personnes handicapées, un travail décent et un salaire égal pour un travail de valeur égale.</p> <p>8.6 D'ici à 2030, réduire considérablement la proportion de jeunes non scolarisés et sans emploi ni formation.</p> <p>8.8 Défendre les droits des travailleurs, promouvoir la sécurité sur le lieu de travail et assurer la protection de tous les travailleurs, y compris les migrants, en particulier les femmes, et ceux qui ont un emploi précaire.</p> <p>8.9 D'ici à 2030, élaborer et mettre en œuvre des politiques visant à développer un tourisme durable qui crée des emplois et met en valeur la culture et les produits locaux.</p>  | <p>Rapport annuel – Durabilité</p> <p>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens</p> <p>Rapport annuel – Collectivité</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Analyse de la rémunération</p> <p><a href="#">Projet Propeller</a></p> <p>GRI : 102-8, 201-1, 308-1, 401, 404, 405-1, 405-2</p> <p>SASB SV-PS-330a.1, SV-PS-330a.2</p> |

| ODD   | Cibles pertinentes  | Renseignements à l'appui   |
|---|---|--|
|  <p><b>ODD 9 Industrie, innovation et infrastructure</b></p>           | <p>9.1 Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité.</p> <p>9.4 D'ici à 2030, moderniser l'infrastructure et adapter les industries afin de les rendre durables, par une utilisation plus rationnelle des ressources et un recours accru aux technologies et procédés industriels propres et respectueux de l'environnement, chaque pays agissant dans la mesure de ses moyens.</p> | <p>Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration<br/>                     Rapport annuel – Entrevue avec Deborah Flint, présidente et chef de la direction de la GTAA<br/>                     Rapport annuel – Collaboration<br/>                     Rapport annuel – Efficacité opérationnelle<br/>                     Rapport annuel – Innovation et technologie<br/>                     Rapport annuel – Collectivité<br/> <a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Questions environnementales<br/>                     GRI : 201-1 et 203-1.</p> |
|  <p><b>ODD 10 Inégalités réduites</b></p>                              | <p>10.1 D'ici à 2030, faire en sorte, au moyen d'améliorations progressives, que les revenus des 40 pour cent les plus pauvres de la population augmentent plus rapidement que le revenu moyen national, et ce de manière durable.</p> <p>10.2 D'ici à 2030, autonomiser toutes les personnes et favoriser leur intégration sociale, économique et politique, indépendamment de leur âge, de leur sexe, de leur handicap, de leur race, de leur appartenance ethnique, de leurs origines, de leur religion ou de leur statut économique ou autre.</p>   | <p>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens<br/>                     Rapport annuel – Collectivité<br/> <a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Gouvernance organisationnelle<br/> <a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Analyse de la rémunération<br/>                     GRI : 102-8, 404-1, 404-3, 405-2<br/> <a href="#">Projet Propeller</a></p>  |
|  <p><b>ODD 13 Lutte contre les changements climatiques</b></p>         | <p>13.1 Renforcer, dans tous les pays, la résilience et les capacités d'adaptation face aux aléas climatiques et aux catastrophes naturelles liées au climat.</p> <p>13.2 Incorporer des mesures relatives aux changements climatiques dans les politiques, les stratégies et la planification nationales.</p> <p>13.2.2 Total des émissions annuelles de gaz à effet de serre.</p>   | <p>Rapport annuel – Durabilité<br/>                     Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens<br/> <a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Questions environnementales<br/>                     GRI : 102-15, 302, 303, 304, 305, A05, 306, A07, 307<br/>                     SASB TR-AL-110a.1, TR-AF-110a.1, TR-AF-430a.2<br/>                     TCFD-S.a, TCFD-M.b</p>   |
|  <p><b>ODD 17 Partenariats pour la réalisation des objectifs</b></p> | <p>17.16 Renforcer le Partenariat mondial pour le développement durable, associé à des partenariats multipartites permettant de mobiliser et de partager des savoirs, des connaissances spécialisées, des technologies et des ressources financières, afin d'aider tous les pays, en particulier les pays en développement, à atteindre les objectifs de développement durable.</p> <p>17.17 Encourager et promouvoir les partenariats publics, les partenariats public-privé et les partenariats avec la société civile, en faisant fond sur l'expérience acquise et les stratégies de financement appliquées en la matière.</p>                           | <p>Rapport annuel – Efficacité opérationnelle<br/>                     Rapport annuel – Collaboration<br/>                     Rapport annuel – Durabilité<br/>                     Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens<br/>                     Rapport annuel – Collectivité<br/> <a href="#">Collectivité</a><br/>                     GRI : 102-12 et 102-13.</p>   |



# MESURES DU GRI, DU SASB ET DU TCFD

## Mesures du GRI, du SASB et du TCFD

| Norme GRI  | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)  |
|--|----------------------------|----------------------------|---|
| <b>Divulgations générales</b>                      |                            |                            |   |
| GRI 102-1 Nom de l'organisation                    |                            |                            | Autorité aéroportuaire du Grand Toronto   |
| GRI 102-2 Activités, marques, produits et services |                            |                            | Toronto Pearson a servi plus de 12,7 millions de passagers en 2021, préservant ainsi son statut de l'aéroport le plus fréquenté du Canada. En date du 31 décembre 2021, Toronto Pearson comptait 60 transporteurs aériens offrant des vols vers 86 destinations canadiennes et 32 destinations internationales. En 2021, Toronto Pearson a traité 4,5 % moins de passagers qu'au cours de la même période en 2020 et 74,9 % moins de passagers qu'au cours de la même période en 2019.<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Développement général des activités   |
| GRI 102-3 Lieu géographique du siège               |                            |                            | La GTAA est établie à Mississauga (Ontario), au Canada.   |
| GR 102-4 Lieu géographique des sites d'activité    |                            |                            | La GTAA est établie à Mississauga (Ontario), au Canada.   |
| GRI 102-5 Capital et forme juridique               |                            |                            | La GTAA a été constituée en société en 1993 à titre de société sans capital-actions au titre de la Loi sur les corporations canadiennes, et le gouvernement fédéral a reconnu son statut d'administration aéroportuaire canadienne en novembre 1994. Depuis le 27 février 2014, la GTAA relève de la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif, qui a succédé à la Loi sur les corporations canadiennes. La GTAA est autorisée à exploiter des aéroports dans la région du Centre-Sud de l'Ontario, y compris dans la région du Grand Toronto (la « RGT »), sur une base commerciale, afin de fixer les frais d'utilisation et de mettre en place et d'améliorer les installations. Conformément à ce mandat, la GTAA gère et exploite actuellement l'Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (l'« Aéroport » ou « Toronto Pearson ») en vertu d'un bail foncier conclu avec le gouvernement fédéral en décembre 1996 (le « bail foncier »). Le bail foncier a une durée de 60 ans, avec un renouvellement de 20 ans.<br>Le bail foncier est disponible <a href="#">ici</a> . |
| GRI 102-6 Marchés desservis                        |                            |                            | Le transport aérien mondial est toujours considérablement perturbé par la pandémie. Au 31 décembre 2021, Toronto Pearson comptait 60 transporteurs aériens offrant des vols vers 86 villes canadiennes et 32 villes internationales.<br>Vols intérieurs : 53,5 %<br>Vols internationaux : 46,5 %<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Développement général des activités   |
| GRI 102-7 Taille de l'organisation                 |                            |                            | Nombre total d'employés : 1 548<br>Nombre total de passagers : 12,7 millions<br>Nombre total d'activités : 173 000 mouvements d'aéronefs<br>Quantité de produits et services : Notice annuelle de 2021– Mesures relatives aux activités aéroportuaires<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a><br>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens   |

| Norme GRI  | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|--|----------------------------|----------------------------|--|
| <b>Divulgations générales</b>  |                            |                            |  |
| <b>GRI 102-8 Information concernant les employés et les autres travailleurs</b>                    |                            |                            | <p>Au 31 décembre 2021, la GTAA employait environ 1 548 personnes qui participaient à des activités de travail générales, administratives, techniques et de gestion. Ce nombre comprend les employés en congé autorisé et 131 employés saisonniers qui accomplissent des activités de travail générales au sein des services de dégivrage et d'entretien des terrains d'aviation.</p> <p>Sexe : F 27 %, M 73 %<br/> Non-syndiqué : 22,3 %<br/> Syndiqué : PAPFFA 5,2 %, Unifor 72,5 %<br/> Catégorie d'emploi : Permanent 88 %, saisonnier 1 %, temporaire 11 %<br/> Âge : &lt;30 5 %, 30–39 22 %, 40–49 34 %, 50–59 29 %, 60–65 9 %, &gt;65 2 %<br/> Catégorie d'employés : Temps plein 99 %, temps partiel 1 %<br/> Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens</p> |
| <b>GRI 102-9 Chaîne d'approvisionnement</b>  |                            |                            | <p>La GTAA facilite le déplacement des personnes et des marchandises par avion; nos fournitures sont achetées localement dans le cadre d'un processus de passation de marchés vérifié.</p> <p>En 2021, nous avons mis en place une politique d'approvisionnement durable qui énonce nos exigences en matière de développement durable pour nos fournisseurs et qui s'harmonise avec les objectifs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) globaux de la GTAA.</p> <p>Rapport annuel – Viabilité financière<br/> Rapport annuel – Efficacité opérationnelle<br/> Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br/> Rapport annuel – Qui nous sommes</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a><br/> <a href="#">Communiqué de presse</a></p>                                |
| <b>GRI 102-10 Modifications significatives à l'organisation et à sa chaîne d'approvisionnement</b> |                            |                            | <p>Comme la GTAA est une société sans capital-actions, elle ne dispose pas de régime d'actions, de plans de partage des profits ou de système de primes. Aucun changement n'a été apporté à la structure du capital.</p> <p>En 2021, des parties des aéroports 1 et 3 qui étaient fermées au début de la pandémie ont été rouvertes.</p>   |
| <b>GRI 102-11 Principe de précaution ou approche préventive</b>                                    |                            |                            | <p>La GTAA est sous réglementation fédérale et respecte la Loi canadienne sur l'évaluation d'impact.</p> <p>La GTAA se conforme également à la norme ISO 14001 concernant le système de gestion de l'environnement. Nous nous efforçons d'être un chef de file en gestion de l'environnement, car nous savons que nos employés souhaitent travailler pour une société qui intègre le développement durable à ses valeurs et à ses actions, et nous savons que les collectivités voisines nous tiennent responsables de la façon dont nous gérons et atténuons les répercussions de nos activités.</p> <p>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement</p> <p><a href="#">Stratégie de durabilité de l'environnement</a></p>  |
| <b>GRI 102-12 Initiatives externes</b>   |                            |                            | <p>Rapport annuel – Efficacité opérationnelle<br/> Rapport annuel – Collaboration<br/> Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br/> Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens<br/> Rapport annuel – Collectivité</p> <p><a href="#">Communauté</a></p>   |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD  | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|---|----------------------------|---|--|
| <b>Divulgations générales</b>                                 |                            |   |  |
| <b>GRI 102-13 Adhésion à des associations</b>                 |                            |   | <p>Conseil international des aéroports<br/> Conseil des aéroports du Canada<br/> Chambre de commerce de la région de Toronto<br/> Chambre de commerce de Brampton<br/> Chambre de commerce de Mississauga<br/> Chambre de commerce du Canada<br/> Chambre de commerce de l'Ontario<br/> Réseau aéroportuaire du sud de l'Ontario<br/> Forum des politiques publiques<br/> Future Borders Coalition<br/> CILTNA<br/> Association de l'industrie touristique du Canada<br/> Association de l'industrie touristique de l'Ontario<br/> Destination Toronto (Toronto Convention and Visitors Association)<br/> Tourism Mississauga<br/> Greater Toronto Hotel Association<br/> Rapport annuel – Entrevue avec Deborah Flint, présidente et chef de la direction de la GTAA<br/> Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br/> Rapport annuel – Collaboration</p>  |
| <b>GRI 102-14 Déclaration du décideur le plus haut placé</b>  |                            |   | <p>Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration<br/> Rapport annuel – Entrevue avec Deborah Flint, présidente et chef de la direction de la GTAA</p>  |
| <b>GRI 102-15 Principaux impacts, risques et opportunités</b> |                            | <p><b>TCFD-S.a Stratégie</b><br/> Décrire les risques et les possibilités liés au climat que la société a cernés à court, moyen et long terme</p> | <p>Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration<br/> Rapport annuel – Entrevue avec Deborah Flint, présidente et chef de la direction de la GTAA<br/> Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br/> <b>Notice annuelle de 2021</b> – Questions environnementales<br/> Depuis 1999, la GTAA est certifiée ISO 14001 pour son programme de gestion environnementale. En 2017, le système de gestion environnementale de la GTAA a rehaussé le niveau de sa certification à la norme ISO 14001:2015. À titre d'exigence de la certification ISO 14001:2015, la GTAA a élaboré et mis en œuvre une politique environnementale pour l'Aéroport qui est révisée chaque année. La politique environnementale de la GTAA vise à réduire et à contrôler les risques de contamination de l'environnement et à promouvoir l'amélioration continue et la conformité réglementaire. La politique environnementale de la GTAA tient compte des engagements organisationnels suivants pour lutter contre les changements climatiques :</p> <p><b>Résilience aux changements climatiques</b> : Prendre les mesures appropriées pour être résilients face aux risques liés aux changements climatiques en évaluant comment ces changements créeront de nouveaux risques liés au climat ou modifieront les risques existants et en atténuant ces risques.</p> <p><b>Neutralité carbone et émissions</b> : Réduire l'empreinte des émissions de la GTAA en améliorant l'efficacité opérationnelle et en investissant dans des projets de réduction directe ou de compensation de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour atteindre l'objectif des émissions de GES nettes nulles d'ici 2050.</p> |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD   | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|---|----------------------------|--|--|
| <b>Divulgations générales</b>   |                            |  |  |
| <b>GRI 102-16 Valeurs, principes, normes et règles de conduite</b>  |                            |  | <p>L'organisation a un code de déontologie (le « code »), qui a été approuvé par son conseil d'administration (le « conseil »). Le code est conforme aux exigences de la politique nationale 58-201 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières et il représente une démarche globale destinée à aborder, entre autres, les conflits d'intérêts et la promotion d'un comportement juste, honnête et éthique par les administrateurs, les dirigeants, les employés et les employés contractuels de la société. Une copie du code est accessible sur le site Web de SEDAR. Le conseil d'administration surveille la conformité au code, et la société 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.</p> <p><a href="#">Code de déontologie</a></p>  |
| <b>GRI 102-17 Mécanismes de conseils et de gestion des préoccupations concernant les questions éthiques</b> |                            |  | <p>Le conseil d'administration a mis en œuvre la ligne CARE (acronyme de « Confidential Anonymous Reporting for Employees »), qui permet à quiconque de dénoncer sous le couvert de l'anonymat le comportement non déontologique de tout employé, dirigeant ou administrateur. La ligne CARE s'applique aussi aux partenaires commerciaux engagés par la société.</p> <p><a href="#">Ligne CARE</a></p> <p><a href="#">Code de déontologie</a></p>   |
| <b>GRI 102-18 Structure de gouvernance</b>  |                            | <p><b>TCFD-G.a Gouvernance</b><br/>Décrire la surveillance des risques et des possibilités liés au climat par le conseil</p> | <p>En tant que société sans capital-actions, la GTAA compte des membres plutôt que 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.</p> <p>Les membres de la GTAA sont également ses administrateurs.</p> <p>Le conseil d'administration de la GTAA 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. La surveillance des risques par le conseil d'administration comprend les risques environnementaux, sociaux et de gouvernance, ainsi que les risques pour le climat. Le rapport annuel de la GTAA aborde l'approche en matière de développement durable et le rendement de la GTAA. Conformément à ces responsabilités de surveillance des risques, la GTAA a élaboré et mis en œuvre un programme de gestion du risque d'entreprise (GRE) qui offre une approche disciplinée pour déterminer, évaluer, traiter et gérer les risques, et intégrer les facteurs de risque aux stratégies et aux possibilités. Cette approche à l'échelle de l'entreprise permet de gérer les risques liés aux affaires et les risques externes, et de les harmoniser avec les priorités et les objectifs stratégiques de la GTAA.</p> <p>Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration<br/>Rapport annuel – Entrevue avec Deborah Flint, présidente et chef de la direction de la GTAA<br/>Rapport annuel – Gouvernance<br/>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Mandat du conseil d'administration</p> |
| <b>GRI 102-19 Délégation de l'autorité</b>  |                            | <p><b>TCFD-G.a Gouvernance</b><br/>Décrire la surveillance des risques et des possibilités liés au climat par le conseil</p> | <p>Le conseil d'administration de la GTAA se réunit régulièrement et considère que sa principale responsabilité consiste à superviser la conduite des activités de la GTAA et à établir l'orientation stratégique de la GTAA. La surveillance des risques par le conseil d'administration comprend les risques environnementaux, sociaux et de gouvernance, ainsi que les risques pour le climat.</p> <p>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Mandat du conseil d'administration</p>  |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD   | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|---|----------------------------|--|--|
| <b>Norme GRI</b>  |                            |  |  |
| GRI 102-20 Responsabilité de la direction en lien avec les enjeux économiques, environnementaux et sociaux                    |                            | <p><b>TCFD-G.a Gouvernance</b><br/>Décrire la surveillance des risques et des possibilités liés au climat par le conseil</p> <p><b>TCFD-G.b Gouvernance</b><br/>Décrire le rôle de la direction dans l'évaluation et la gestion des risques et des possibilités liés au climat</p> | <p>Économique : Directeur des finances</p> <p>Environnementale : Vice-président, Planification d'aéroport et services techniques</p> <p>Sociale : Vice-présidente, Relations avec les intervenants et communications</p> <p>Gouvernance : Vice-présidente, conseillère générale, Sécurité et sécurité des entreprises</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a></p>   |
| GRI 102-21 Consultation des parties prenantes au sujet des enjeux économiques, environnementaux et sociaux                    |                            |  | <p>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement</p> <p>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens</p>  |
| GRI 102-22 Composition de l'organe de gouvernance le plus élevé et de ses comités   |                            |  | <p>Rapport annuel – Gouvernance</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Gouvernance organisationnelle</p>   |
| GRI 102-23 Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé  |                            |  | <p>Président du conseil d'administration, Doug Allingham (indépendant))</p>  |
| GRI 102-24 Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé                                       |                            |  | <p>Rapport annuel – Gouvernance</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Gouvernance organisationnelle</p>   |
| GRI 102-25 Conflits d'intérêts  |                            |  | <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Code de déontologie</p>   |
| GRI 102-26 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la définition de l'objet social, des valeurs et de la stratégie |                            | <p><b>TCFD-G.a Gouvernance</b><br/>Décrire la surveillance des risques et des possibilités liés au climat par le conseil</p>   | <p>Le conseil d'administration veille à ce que des objectifs et des stratégies à long terme soient élaborés et mis en œuvre pour s'assurer que Toronto Pearson continue à soutenir et à favoriser la croissance dans la région du Grand Toronto. Le conseil d'administration veille également à ce que les systèmes nécessaires soient en place pour gérer les risques associés aux activités de la GTAA et pour surveiller et mesurer le rendement de la direction dans la réalisation des objectifs de la GTAA.</p> <p>Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Mandat du conseil d'administration</p> |
| GRI 102-27 Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé   |                            | <p><b>TCFD-G.a Gouvernance</b><br/>Décrire la surveillance des risques et des possibilités liés au climat par le conseil</p>   | <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Orientation et formation continue</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Mandat du conseil d'administration</p>   |
| GRI 102-28 Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance le plus élevé  |                            |  | <p>Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Gouvernance d'entreprise – Comités du conseil d'administration</p>   |

| Norme GRI  | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD   | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|--|----------------------------|--|--|
| <b>Divulgations générales</b>  |                            |  |  |
| <b>GRI 102-29 Identification et gestion des impacts économiques, environnementaux et sociaux</b> |                            | <p><b>TCFD-G.a Gouvernance</b><br/>Décrire la surveillance des risques et des possibilités liés au climat par le conseil</p> <p><b>TCFD-G.b Gouvernance</b><br/>Décrire le rôle de la direction dans l'évaluation et la gestion des risques et des possibilités liés au climat</p> <p><b>TCFD-M.a Mesures et objectifs</b><br/>Divulguer les mesures utilisées par l'organisation pour évaluer les risques et les possibilités liés au climat, conformément à sa stratégie et à son processus de gestion des risques</p> | <p>Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration</p> <p>Rapport annuel – Entrevue avec Deborah Flint, présidente et chef de la direction de la GTAA</p> <p>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Questions environnementales</p>   |
| <b>GRI 102-30 Efficacité des procédures de gestion des risques</b>                               |                            | <p><b>TCFD-M.a Mesures et objectifs</b><br/>Divulguer les mesures utilisées par l'organisation pour évaluer les risques et les possibilités liés au climat, conformément à sa stratégie et à son processus de gestion des risques</p>  | <p>Le conseil d'administration et ses comités supervisent la gestion des risques et prennent des mesures pour veiller à ce que la direction ait un système efficace de gestion des risques en place. La direction doit veiller à ce que les politiques et les pratiques soient efficaces, respectent les exigences législatives et réglementaires et tiennent compte des pratiques exemplaires.</p> <p>En 2021, nous avons amélioré la prise de décision fondée sur les risques en instaurant une culture de sensibilisation aux risques plus robuste pour nous aider à faire face à l'incertitude. La GTAA met en œuvre un programme de gestion du risque d'entreprise (GRE) qui offre une approche disciplinée pour déterminer, évaluer, traiter et gérer les risques, ainsi qu'intégrer les facteurs de risque à sa planification stratégique. Une approche à l'échelle de l'organisation permet de gérer les risques opérationnels et externes et de les harmoniser avec les priorités stratégiques de la GTAA, y compris les facteurs de risque environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG).</p> <p>Selon la norme ISO 14001, la GTAA doit fixer des objectifs annuels en tenant compte des changements climatiques dans son approche.</p> <p>Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration</p> <p>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Questions environnementales</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Risques opérationnels</p> |
| <b>GRI 102-31 Examen des enjeux économiques, environnementaux et sociaux</b>                     |                            | <p><b>TCFD-G.a Gouvernance</b><br/>Décrire la surveillance des risques et des possibilités liés au climat par le conseil</p> <p><b>TCFD-G.b Gouvernance</b><br/>Décrire le rôle de la direction dans l'évaluation et la gestion des risques et des possibilités liés au climat</p>   | <p>Le conseil s'est réuni huit fois en 2021. Le conseil compte quatre comités permanents (le nombre de réunions tenues en 2021 se trouve entre parenthèses), soit :</p> <p>le Comité de vérification (six);</p> <p>le Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants (cinq);</p> <p>le Comité des ressources humaines et de la rémunération (cinq); et,</p> <p>le Comité de planification et de développement commercial (cinq).</p> <p>Le conseil a rédigé des chartes pour chacun de ces comités.</p> <p>Rapport annuel – Gouvernance</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Gouvernance organisationnelle</p>  |

| Norme GRI  | Harmonisation avec le SASB   | Harmonisation avec le TCFD  | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)  |
|--|--|---|---|
| <b>Divulgations générales</b>  |  |   |   |
| <b>GRI 102-32 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le reporting de développement durable</b> |  | <b>TCFD-G.a Gouvernance</b><br>Décrire la surveillance des risques et des possibilités liés au climat par le conseil<br><br><b>TCFD-G.b Gouvernance</b><br>Décrire le rôle de la direction dans l'évaluation et la gestion des risques et des possibilités liés au climat | Le conseil d'administration examine la version provisoire du rapport annuel; il donne au président du conseil d'administration, ainsi qu'à la présidente et chef de la direction, le pouvoir d'approuver le rapport final.<br><br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Mandat du conseil d'administration  |
| <b>GRI 102-33 Communication des préoccupations majeures</b>  |  |   | Les préoccupations majeures sont communiquées au moyen de réunions périodiques du conseil d'administration, de mises à jour de la stratégie et de procès-verbaux de réunions.   |
| <b>GRI 102-34 Nature et nombre total de préoccupations majeures</b>  |  |   | En raison de la nature délicate des préoccupations majeures, ces chiffres ne sont utilisés qu'à l'interne (sauf lorsque des rapports externes sont exigés par la loi). Les ajouts ou changements significatifs apportés au registre des risques sont communiqués au moment opportun au conseil exécutif, de façon ponctuelle, conformément aux dispositions de la politique en matière de risques.  |
| <b>GRI 102-35 Politiques de rémunération</b>   |  |   | <a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Analyse de la rémunération  |
| <b>GRI 102-36 Procédure de détermination de la rémunération</b>  |  |   | <a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Analyse de la rémunération  |
| <b>GRI 102-37 Implication des parties prenantes dans la rémunération</b>                                   |  |   | La GTAA se conforme à ses obligations en vertu des lois fédérales sur l'équité en matière d'emploi et les droits de la personne. Les pratiques d'embauche et la rémunération sont déterminées en fonction de la personne, indépendamment du genre et des antécédents des employés. De plus, cinq des membres du conseil d'administration de la GTAA doivent présenter chaque année des mises à jour opérationnelles de la GTAA à leurs collectivités respectives. Le public a accès à ces réunions et à l'assemblée générale annuelle de la GTAA.<br><br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Analyse de la rémunération |
| <b>GRI 102-38 Ratio de rémunération totale annuelle</b>  |  |   | Ratio de rémunération totale : 17:1   |
| <b>GRI 102-40 Liste des groupes de parties prenantes</b>   |  |   | Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens  |
| <b>GRI 102-41 Accords de négociation collective</b>  | <b>TR-AL-310a.1</b><br>Pourcentage de la main-d'œuvre active visée par les accords de négociation collective |   | PAPFFA : 5,2 %<br>Unifor : 72,5 %<br>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens   |
| <b>GRI 102-42 Identification et sélection des parties prenantes</b>  |  |   | Rapport annuel – Collaboration<br>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens<br>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement  |

| Norme GRI  | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)  |
|--|----------------------------|----------------------------|---|
| <b>Divulgations générales</b>  |                            |                            |   |
| GRI 102-43 Approche de l'implication des parties prenantes               |                            |                            | Rapport annuel – Collaboration<br>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens<br>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br><a href="#">Communauté</a>  |
| GRI 102-44 Enjeux et préoccupations majeurs soulevés                     |                            |                            | Rapport annuel – Viabilité financière<br>Rapport annuel – Collaboration<br>Rapport annuel – Efficacité opérationnelle<br>Rapport annuel – Innovation et technologie<br>Rapport annuel – Expansion et diversification des affaires<br>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens<br>Rapport annuel – Collectivité  |
| GRI 102-45 Entités incluses dans les états financiers consolidés         |                            |                            | Rapport annuel – Rapport de gestion   |
| GRI 102-46 Définition du contenu du rapport et des périmètres de l'enjeu |                            |                            | Le conseil d'administration examine la version provisoire du rapport annuel; il donne au président du conseil d'administration, ainsi qu'à la présidente et chef de la direction, le pouvoir d'approuver le rapport final.<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Mandat du conseil d'administration  |
| GRI 102-47 Liste des enjeux pertinents                                   |                            |                            | Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration<br>Rapport annuel – Entrevue avec Deborah Flint, présidente et chef de la direction de la GTAA<br>Rapport annuel – Viabilité financière<br>Rapport annuel – Collaboration<br>Rapport annuel – Efficacité opérationnelle<br>Rapport annuel – Innovation et technologie<br>Rapport annuel – Expansion et diversification des affaires<br>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br>AnRapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens<br>Rapport annuel – Collectivité<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Questions environnementales |
| GRI 102-48 Réaffirmation des informations                                |                            |                            | La valeur des données de 2020 pour la norme GRI 302-1 devrait être de 200 729,492 (kWh) plutôt que 200 729 492 (kWh), comme il a été mentionné – la virgule avait été omise.  |
| GRI 102-49 Modifications relatives au reporting                          |                            |                            | Aucun changement important n'a été apporté aux activités de production de rapports de la GTAA.  |
| GRI 102-50 Période de reporting  |                            |                            | 1 janvier 2021 – 31 décembre 2021<br>Publié en avril 2022   |
| GRI 102-51 Date du dernier rapport                                       |                            |                            | 1 janvier 2021 – 31 décembre 2021<br>Publié en mai 2021   |
| GRI 102-52 Cycle de reporting  |                            |                            | Annuel  |

| Norme GRI  | Harmonisation avec le SASB   | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|--|--|----------------------------|--|
| <b>Divulgations générales</b>  |  |                            |  |
| GRI 102-53 Point de contact pour les questions relatives au rapport    |  |                            | <a href="#">Engagement communautaire</a>   |
| GGRI 102-54 Déclaration de reporting en conformité avec les normes GRI |  |                            | Le présent rapport a été préparé conformément aux normes de la GRI : Option de base.   |
| GRI 102-55 Index du contenu GRI  |  |                            | ThisCe tableau est l'index du contenu GRI 2021 de la GTAA et est appelé « indice de durabilité » dans le Rapport annuel 2021 de la GTAA – la force de l'aéroport Pearson.  |
| GRI 102-56 Vérification externe  |  |                            | Nous continuons d'utiliser un programme de vérification interne pour examiner les données sur le rendement de la GTAA, notamment les modes de saisie, de collecte, d'examen et de déclaration des données. Tout ce travail nous donne la possibilité de présenter des données cohérentes et exactes. Nous avons analysé un échantillon de renseignements liés aux indicateurs de rendement afin de confirmer l'existence d'un processus documenté et de contrôles adéquats. Tout ce travail nous donne la possibilité de présenter des données cohérentes et exactes. Actuellement, la GTAA n'a pas de politique ou de mandat en ce qui concerne la vérification externe de nos rapports non financiers. |
| <b>Approche de gestion</b>   |  |                            |  |
| GRI 103-1 Explication de l'enjeu pertinent et de son périmètre         | <p><b>TR-AL-110a.2/TR-AF-110a.2</b></p> <p>Discussion sur la stratégie ou le plan à court et à long terme pour gérer les émissions de type 1, les cibles de réduction des émissions et une analyse du rendement par rapport à ces cibles</p> |                            | <p>Rapport annuel – Viabilité financière</p> <p>Rapport annuel – Expansion et diversification des affaires</p> <p>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement</p> <p>Rapport annuel – Rapport de gestion</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Développement général des activités</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Facteurs de risque</p> <p><a href="#">Changements climatiques</a></p> <p><a href="#">Code de déontologie</a></p> <p><a href="#">Politique environnementale</a></p>   |
| GRI 103-2 L'approche managériale et ses composantes                    | <p><b>TR-AL-110a.2/TR-AF-110a.2</b></p> <p>Discussion sur la stratégie ou le plan à court et à long terme pour gérer les émissions du type 1, les cibles de réduction des émissions et une analyse du rendement par rapport à ces cibles</p> |                            | <p>Rapport annuel – Viabilité financière</p> <p>Rapport annuel – Expansion et diversification des affaires</p> <p>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement</p> <p>Rapport annuel – Rapport de gestion</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Développement général des activités</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Facteurs de risque</p> <p><a href="#">Changements climatiques</a></p> <p><a href="#">Code de déontologie</a></p> <p><a href="#">Politique environnementale</a></p>   |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD  | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)  |
|---|----------------------------|---|---|
| GRI 103-3 Évaluation de l'approche managériale  |                            |   | Rapport annuel – Viabilité financière<br>Rapport annuel – Expansion et diversification des affaires<br>AnnualRapport annuel – Durabilité de l'environnement<br>Rapport annuel – Rapport de gestion<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Développement général des activités<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Facteurs de risque<br><a href="#">Changements climatiques</a><br><a href="#">Code de déontologie</a><br><a href="#">Politique environnementale</a>   |
| <b>Performance économique</b>   |                            |   |   |
| GRI 201-1 Valeur économique directe générée et distribuée   |                            |   | <b>Aperçu financier de 2021 :</b><br>Valeur économique générée : 831,6 millions de dollars<br>Valeur économique distribuée : 852,3 millions de dollars<br>Valeur économique retenue : -20,7 millions de dollars<br>Rapport annuel – Rapport de gestion  |
| GRI 201-2 Implications financières et autres risques et opportunités dus au changement climatique |                            | <b>TCFD-S.b Stratégie</b><br>Décrire l'incidence des risques et des opportunités dus au climat sur les activités, la stratégie et la planification financière de l'organisation<br><b>TCFD-R.a Gestion des risques</b><br>Décrire les processus de l'organisation pour cerner et évaluer les risques liés au climat | La GTAA a mis en œuvre la norme ISO 14001, qui comprend les changements climatiques. Le système de gestion de l'environnement éclaire une partie de nos plans d'activités pour atteindre les cibles du système.<br>La division des services environnementaux de la GTAA fournit à la haute direction des rapports trimestriels sur les cibles environnementales, les risques et la surveillance des plans d'atténuation. Ces risques comprennent les effets des changements climatiques sur les risques physiques et transitoires, et les changements apportés à la réglementation environnementale.<br>WComme les programmes de GRE et de SGE de la GTAA ont tous deux adopté des approches ISO, le processus de détermination et d'évaluation des risques liés au climat est très semblable.<br>Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration<br>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Facteurs de risque |
| GRI 201-3 Obligations liées au régime à prestations déterminées et autres régimes de retraite     |                            |   | 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.<br>La GTAA mesure ses obligations au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs des régimes aux fins comptables au 31 décembre de chaque année.  |
| GRI 201-4 Aide financière publique  |                            |   | La GTAA a reçu des paiements de l'Agence du revenu du Canada au titre du programme de la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC) jusqu'au mois d'octobre 2021, pour une somme de 28 millions de dollars.<br>Le report des paiements du bail foncier pour 2021 a permis à la GTAA de surmonter les difficultés financières liées au risque de liquidité causées par la pandémie de COVID-19.   |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|---|----------------------------|----------------------------|--|
| <b>Présence sur le marché</b>   |                            |                            |  |
| GRI 202-1 Ratios entre le salaire au premier échelon standard par genre comparé au salaire minimum local  |                            |                            | Sans objet : Cet indicateur n'est pas pertinent, car tous les salaires de départ dépassent le salaire minimum local stipulé dans la loi du travail applicable.   |
| GRI 202-2 Part de cadres supérieurs recrutés dans la communauté locale  |                            |                            | La GTAA est établie à un seul endroit à Toronto (Ontario), au Canada. La GTAA n'a pas de procédure d'embauche locale pour les cadres supérieurs. Lorsqu'on embauche des cadres supérieurs, la recherche ne se limite pas à ceux qui vivent dans la RGT. Les personnes qui résident dans la communauté locale reçoivent la même considération que les personnes de l'extérieur, selon le rôle particulier..   |
| GRI AO1 Nombre total de passagers par année, ventilé par passagers sur les vols internationaux et intérieurs et ventilé par origine, destination et transfert, y compris les passagers en transit |                            |                            | Nombre total de passagers : 12,7 millions<br>Vols intérieurs : 6,8 millions<br>Vols internationaux : 5,9 millions<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Mesures relatives aux activités aéroportuaires  |
| GRI AO2 Nombre total annuel de mouvements d'aéronefs de jour et de nuit, ventilé par passagers commerciaux, fret commercial, aviation diverse et vols d'aviation d'État                           |                            |                            | En 2021, il y a eu 173 000 mouvements d'aéronefs au total.<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Activité de vol<br>AnRapport annuel – Rapport de gestion – MTOW, sièges, sièges par mouvement d'aéronefs de passagers et coefficient de remplissage  |
| GRI AO3 Quantité totale de fret en tonnage  |                            |                            | Total du fret : 394 680,165 tonnes<br>Fret en soute : 180 641,355 tonnes<br>Transport de fret : 214 036,790 tonnes<br>AsPuisque les transporteurs aériens ne sont pas obligatoirement tenus de déclarer à la GTAA les renseignements sur le tonnage du fret aérien, les transporteurs aériens déclarent ces renseignements sur une base volontaire. Par conséquent, le tonnage déclaré n'est pas nécessairement une description fidèle du tonnage réel.<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Activité de vol |
| <b>Répercussions économiques indirectes</b>   |                            |                            |  |
| GRI 203-2 Impacts économiques indirects significatifs   |                            |                            | Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration<br>Rapport annuel – Collaboration<br><a href="#">Amélioration des transports en commun</a>   |
| GRI 203-2 Significant indirect economic impacts   |                            |                            | Rapport annuel – Viabilité financière<br><a href="#">Projet Propeller</a>  |
| <b>Pratiques d'approvisionnement</b>  |                            |                            |  |
| GRI 204-1 Part de dépenses auprès de fournisseurs locaux  |                            |                            | Dans la « politique d'approvisionnement en biens et services » de la GTAA, nous disposons de clauses sur l'utilisation de la main-d'œuvre et des matériaux canadiens lorsque c'est possible.<br>Nos dépenses totales auprès de tous nos fournisseurs en 2021 se sont élevées à 358 millions de dollars, dont 90 % ont été dépensés en Ontario. 99 % des dépenses en Ontario ont été effectuées dans la région du Grand Toronto et de Hamilton..  |

| Norme GRI  | Harmonisation avec le SASB  | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|--|---|----------------------------|--|
| <b>Lutte contre la corruption</b>  |   |                            |  |
| <b>GRI 205-1 Activités évaluées en termes de risque lié à la corruption</b>                                      | <b>SV-PS-510a.1</b><br>Description de l'approche visant à assurer l'intégrité professionnelle |                            | Les vérificateurs internes et externes ont intégré le risque de corruption interne dans leur évaluation des risques.<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Gouvernance organisationnelle<br>La GTAA maintient une politique de dénonciation.<br><a href="#">Code de déontologie</a>   |
| <b>GRI 205-2 Communication et formation relatives aux politiques et procédures de lutte contre la corruption</b> | <b>SV-PS-510a.1</b><br>Description de l'approche visant à assurer l'intégrité professionnelle |                            | Tous les employés de la GTAA, le personnel contractuel et les membres du conseil d'administration doivent connaître, comprendre et respecter le Code de déontologie de la GTAA, qui aborde la question de la corruption. Pendant leur orientation, tous les membres du personnel de la GTAA doivent examiner le Code et signer une déclaration affirmant qu'ils doivent se conduire conformément au Code et divulguer de façon proactive tout conflit d'intérêts potentiel.<br><a href="#">Code de déontologie</a> |
| <b>GRI 205-3 Cas avérés de corruption et mesures prises</b>  | <b>SV-PS-510a.1</b><br>Description de l'approche visant à assurer l'intégrité professionnelle |                            | En 2021, il n'y a eu aucun cas de corruption. La GTAA a mis à la disposition des employés une ligne d'assistance confidentielle et anonyme; grâce à cette méthode, les employés peuvent signaler tout cas perçu de pratiques commerciales illégales ou contraires à l'éthique..  |
| <b>Comportement anticoncurrentiel</b>  |   |                            |  |
| <b>GRI 206-1 Actions en justice contre le comportement anticoncurrentiel et les pratiques antitrust</b>          | <b>SV-PS-510a.1</b><br>Description de l'approche visant à assurer l'intégrité professionnelle |                            | En 2021, aucune poursuite n'a été intentée contre la GTAA pour comportement anticoncurrentiel ou pratiques antitrust ou monopolistiques. Le résumé de tous les litiges concernant la GTAA tenu à jour par les services juridiques et les risques organisationnels ne contient aucune poursuite contre la GTAA pour ce genre d'affaires. De plus, un examen des sites Web du Bureau de la concurrence et de la Cour fédérale du Canada n'indique aucune poursuite contre la GTAA pour ce genre d'affaires.          |
| <b>Matériaux</b>   |   |                            |  |
| <b>GRI 301-1 Matières utilisées par poids ou par volume</b>  |   |                            | Liquide de dégivrage/antigivrage d'aéronef utilisé entre le 1er janvier 2021 et le 31 décembre 2021 – glycol total distribué (litres) : 4 674 106<br>Acétate de potassium (KA) – quantité achetée du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2021 (kg) : 460 000<br>Formiate de sodium (SF) – quantité achetée du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2021 (kg) : 793 420  |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB  | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|---|---|----------------------------|--|
| <b>Approche de gestion</b>  |   |                            |  |
| <b>GRI 103-1</b> Explication de l'enjeu pertinent et de son périmètre | <b>TR-AL-110a.2/TR-AF-110a.2</b><br>Discussion sur la stratégie ou le plan à court et à long terme pour gérer les émissions de type 1, les cibles de réduction des émissions et une analyse du rendement par rapport à ces cibles |                            | Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration<br>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br>Rapport annuel – Efficacité opérationnelle<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Questions environnementales<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Gouvernance organisationnelle<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Facteurs de risque<br><a href="#">Changements climatiques</a><br><a href="#">Gestion des déchets</a><br><a href="#">Gestion du bruit</a><br><a href="#">Politique environnementale</a>  |
| <b>GRI 103-2</b> L'approche managériale et ses composantes            | <b>TR-AL-110a.2/TR-AF-110a.2</b><br>Discussion sur la stratégie ou le plan à court et à long terme pour gérer les émissions de type 1, les cibles de réduction des émissions et une analyse du rendement par rapport à ces cibles |                            | Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration<br>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br>Rapport annuel – Efficacité opérationnelle<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Questions environnementales<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Gouvernance organisationnelle<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Facteurs de risque<br><a href="#">Changements climatiques</a><br><a href="#">Gestion des déchets</a><br><a href="#">Gestion du bruit</a><br><a href="#">Politique environnementale</a>  |
| <b>GRI 103-3</b> Évaluation de l'approche managériale                 |   |                            | Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration<br>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br>Rapport annuel – Efficacité opérationnelle<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Questions environnementales<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Gouvernance organisationnelle<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Facteurs de risque<br><a href="#">Changements climatiques</a><br><a href="#">Gestion des déchets</a><br><a href="#">Gestion du bruit</a><br><a href="#">Politique environnementale</a>  |
| <b>Énergie</b>  |   |                            |  |
| <b>GRI 302-1</b> Consommation énergétique au sein de l'organisation   | <b>IF-RE-130a.1</b>   |                            | Combustible non renouvelable :<br>Consommation de gaz naturel pour 2021 : 29 609 106 m <sup>3</sup> (y compris les installations de cogénération)<br>Consommation de carburant sans plomb : 470 828,97 litres<br>Consommation de carburant diesel : 1 195 487,02 litres<br>Électricité achetée (kWh) : 235 422 108 (à l'exclusion de l'électricité produite par cogénération)<br>Électricité vendue (kWh) : 117 401 040 (comprend la récupération des locataires et l'électricité vendue au réseau)<br>Étant donné que les activités aéroportuaires se déroulent sur l'ensemble du site, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des murs des installations, les données sur l'énergie ne sont pas saisies de façon à permettre une séparation par superficie brute de plancher. |

| Norme GRI  | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD  | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)  |
|--|----------------------------|---|---|
| GRI 302-3 Intensité énergétique                    |                            |   | Actuellement, il n'est pas calculé. La GTAA se concentre sur la réduction absolue de la consommation d'énergie.   |
| GRI 302-4 Réduction de la consommation énergétique |                            |   | <p>Réduction de la consommation énergétique des projets de conservation : 4 346 740 ekWh</p> <p><b>Voici quelques-unes des initiatives en 2021 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Remplacement de l'éclairage intérieur à AMF</li> <li>Remplacement de l'éclairage intérieur à CUP</li> <li>Remplacement de l'éclairage pour passer à des lumières à DEL à l'intérieur des bureaux</li> <li>Balisage lumineux de la piste – 2 102 feux convertis au l'éclairage à DEL sur les aires de trafic et la piste 33R</li> <li>Mise hors service des trottoirs roulants à haute vitesse</li> <li>Travaux de mesures et de vérification du système de chauffage, de ventilation et de climatisation de l'aérogare 1</li> <li>Réduction liée à l'événement Une heure pour la Terre</li> <li>Fermetures liées à la COVID-19 (remettre en service le programme d'éclairage axé sur l'utilisation de la lumière du jour et éteindre manuellement les lumières et autres appareils énergivores dans les espaces inutilisés)</li> </ul> <p>Nous avons estimé l'impact de la COVID-19 sur notre réduction globale de GES. Comparativement à l'année de référence 2006, les fermetures et le ralentissement des activités liées à la COVID-19 ont réduit les émissions de GES d'environ 10 %.</p>  |
| <b>Environnement et Changement climatique</b>      |                            |   |   |
|  |                            | <p><b>TCFD-R.b Gestion des risques</b></p> <p>Décrire les processus de l'organisation pour gérer les risques liés au climat</p> | <p>À titre d'exigence de la certification ISO 14001:2015, la GTAA a élaboré et mis en œuvre une politique environnementale pour l'Aéroport qui est révisée chaque année. La politique environnementale de la GTAA vise à fournir une orientation de haut niveau aux objectifs et aux initiatives de la GTAA en matière d'environnement, y compris la réduction et le contrôle des risques environnementaux et la promotion de l'amélioration continue et de la conformité avec la réglementation.</p> <p>La politique environnementale de la GTAA tient compte des engagements organisationnels suivants pour lutter contre les changements climatiques :</p> <p><b>Résilience aux changements climatiques :</b> Prendre les mesures appropriées pour être résilients face aux risques matériels et de transition liés aux changements climatiques en évaluant comment ces changements créeront de nouveaux risques liés au climat ou modifieront les risques existants et atténuer ces risques.</p> <p><b>Neutralité carbone et émissions :</b> Réduire l'empreinte des émissions de la GTAA, en améliorant l'efficacité opérationnelle et en investissant dans des projets de réduction directe ou de compensation de la consommation d'énergie et des émissions de GES pour atteindre l'objectif des émissions de GES nettes nulles d'ici 2050.</p> <p>En plus du travail effectué dans le cadre du SGE, la GTAA a procédé à une mobilisation des intervenants et a effectué des analyses de l'industrie pour mieux comprendre les différentes dimensions des risques liés à la transition afin de permettre à la GTAA de surveiller et d'évaluer les risques nouveaux ou émergents, en particulier la vitesse à laquelle l'exposition au risque se concrétise.</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Questions environnementales</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Risques opérationnels</p> <p>Durabilité de l'environnement</p> <p>Objectifs de développement durable des Nations Unies</p> |

| Norme GRI                                     | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD  | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)  |
|---|----------------------------|---|---|
|   |                            | <p><b>TCFD-R.c Gestion des risques</b></p> <p>Décrire comment les processus de détermination, d'évaluation et de gestion des risques liés au climat sont intégrés dans la gestion globale des risques de l'organisation</p> | <p>La GTAA a élaboré et mis en œuvre un programme de gestion du risque d'entreprise (GRE) qui offre une approche disciplinée pour déterminer, évaluer, traiter et gérer les risques, et intégrer les facteurs de risque aux stratégies et aux possibilités. Cette approche à l'échelle de l'entreprise permet de gérer les risques liés aux affaires et les risques externes, et de les harmoniser avec les priorités et les objectifs stratégiques de la GTAA.</p> <p>De plus, un groupe de travail du conseil d'administration a été chargé d'examiner les enjeux critiques et de veiller à ce que cet examen se fasse sous l'angle des facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG), avec un accent particulier étant mis sur les changements climatiques. Dans le cadre de ses responsabilités de surveillance, le conseil d'administration a prévu de discuter des risques et des possibilités liés aux changements climatiques lors de chacune de ses réunions ordinaires.</p> <p>Rapport annuel – Message du président du conseil d'administration</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Risques opérationnels</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Questions environnementales</p> |
| <b>Environnement et changement climatique</b> |                            |   |   |
|   |                            | <p><b>TCFD-S.c Stratégie</b></p> <p>Décrire la résilience de la stratégie de l'organisation, en tenant compte de différents scénarios liés au climat, y compris un scénario de 2 °C ou moins</p>                            | <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Questions environnementales</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Risques opérationnels</p>   |
|   |                            | <p><b>TCFD-M.c Mesures et objectifs</b></p> <p>Décrire les objectifs utilisés par l'organisation pour gérer les risques et les possibilités liés au climat et le rendement par rapport aux cibles</p>                       | <p>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement</p> <p><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Questions environnementales</p> <p><a href="#">Changements climatiques</a></p> <p><a href="#">Notre environnement</a></p>  |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)  |
|---|----------------------------|----------------------------|---|
| <b>Eau</b>  |                            |                            |   |
| <b>GRI 303-1 Interactions avec l'eau en tant que ressource partagée</b> |                            |                            | <p>La GTAA reçoit de l'eau potable du réseau municipal de la région de Peel, qui puise principalement son eau dans le lac Ontario. L'eau potable est consommée dans les aéroports et d'autres installations appartenant à la GTAA et exploitées par elle. L'eau résiduelle est rejetée dans le réseau d'aqueduc municipal pour être traitée en aval.</p> <p>La GTAA recueille également les eaux de ruissellement de surface dans les bassins de rétention des eaux pluviales ou les installations qui peuvent être rejetées dans le réseau local d'eaux pluviales quand elles sont conformes aux règlements et aux lignes directrices sur la qualité de l'eau ou détournées vers le réseau sanitaire aux fins de traitement. Les activités de Toronto Pearson qui peuvent avoir une incidence sur les eaux de surface peuvent comprendre, entre autres, le dégivrage, le ravitaillement en carburant et l'utilisation de mousse extinctrice aqueuse.</p> <p>La GTAA a mis sur pied un programme de surveillance de l'eau pour déterminer les répercussions des activités aéroportuaires sur la qualité de l'eau. Le programme de surveillance de l'eau comprend un calendrier d'échantillonnage saisonnier, réparti entre l'automne et l'hiver et le printemps et l'été. Pendant le calendrier d'échantillonnage de l'automne et de l'hiver, d'autres emplacements d'échantillonnage instantané sont inclus pour surveiller de près les effets des opérations de dégivrage sur la qualité de l'eau à partir de la propriété de l'aéroport. Si elles sont conformes aux règlements et aux lignes directrices sur la qualité de l'eau, les fluides captés dans les installations d'eaux pluviales seront déversés dans le réseau d'eaux pluviales. Par ailleurs, les fluides peuvent être détournés vers le réseau sanitaire municipal pour être traités en aval conformément aux ententes municipales sur les rejets.</p> <p>La GTAA a également un programme de surveillance des eaux souterraines, qui est mis en œuvre par rotation sur plusieurs années.</p> <p>La GTAA a commandé une étude sur le profil d'utilisation de l'eau par des experts-conseils externes afin de cerner et d'évaluer les économies potentielles d'eau potable. On a relevé un certain nombre de points mineurs qui font l'objet de mesures appropriées. De plus, la GTAA a fait l'objet de vérifications de l'eau par la région de Peel en 2011, et aucune possibilité importante n'a été relevée.</p> <p>La GTAA a classé les impacts liés à l'eau dans un certain nombre de catégories, notamment l'évaluation des dangers naturels (c.-à-d. inondation et érosion), la caractérisation de la qualité et de la quantité de l'eau (et les programmes d'échantillonnage et d'évaluation), les considérations relatives aux changements climatiques, et les pratiques de restauration et de gestion exemplaire.</p> <p>Aucune source d'eau n'est touchée de façon significative par le prélèvement d'eau. La GTAA a investi dans des infrastructures robustes de gestion des eaux pluviales capables de capter les premiers 25 mm de précipitations sur notre propriété, et en assure l'entretien, en tenant compte des considérations relatives aux inondations en aval. D'autres technologies de traitement (c.-à-d. des séparateurs d'huile et de sable, des installations de confinement souterraines, etc.) sont également utilisées afin de s'assurer que les niveaux de qualité de l'eau sont respectés de façon appropriée.</p> <p>La GTAA participe à titre de membre du groupe directeur, avec l'organisme de conservation de la ville de Toronto et de ses environs, aux bassins versants des ruisseaux Etobicoke et Mimico, où se déverse le dernier déversement des eaux pluviales de l'aéroport. Ce cadre de planification provincial souligne l'importance de la planification intégrée et à long terme des bassins hydrographiques par les municipalités. L'orientation stratégique de la Déclaration de principes provinciale encourage une approche coordonnée de la planification pour protéger, améliorer ou restaurer la qualité et la quantité d'eau en utilisant le bassin versant comme échelle écologiquement significative pour la planification intégrée et à long terme. Le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe et le Plan de la ceinture de verdure exigent que les municipalités, en partenariat avec les autorités de conservation s'il y a lieu, entreprennent la planification du bassin hydrographique pour étayer l'identification des systèmes de ressources hydriques, la protection, l'amélioration ou la restauration de la qualité et de la quantité de l'eau, et prennent des décisions concernant l'allocation de croissance et la planification des infrastructures de gestion de l'eau, des eaux usées et des eaux pluviales.</p> |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)  |
|---|----------------------------|----------------------------|---|
| <b>Eau</b>  |                            |                            |   |
| <b>GRI 303-1 Interactions avec l'eau en tant que ressource partagée (suite)</b> |                            |                            | <p>À l'heure actuelle, la GTAA ne recycle pas et ne réutilise pas l'eau. La GTAA est certifiée selon la norme ISO 14001; le processus d'établissement des objectifs est documenté dans le manuel ISO de la GTAA.</p> <p>Les aspects environnementaux à la GTAA sont déterminés en examinant les activités aéroportuaires dans le cadre défini et en déterminant quels produits, services ou activités ont ou peuvent avoir des répercussions sur les récepteurs environnementaux. Le développement nouveau ou prévu est pris en compte lors de l'identification de nouveaux aspects. Un examen des aspects est effectué chaque année. S'il y a des activités, des produits ou des services nouveaux ou modifiés à l'Aéroport qui peuvent avoir une incidence sur la qualité de l'eau, ils sont évalués pour déterminer s'ils sont importants. S'il est déterminé que l'activité, le produit ou le service aura un impact important, une nouvelle cible sera élaborée pour atténuer ou gérer l'impact environnemental.</p> |
| <b>GRI 303-2 Gestion des impacts liés au rejet d'eau</b>                        |                            |                            | <p>La GTAA suit toutes les lignes directrices fédérales et provinciales sur les effluents qui sortent de l'aéroport, notamment la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999 (Canada) et le Conseil canadien des ministres de l'Environnement et la Loi sur la protection de l'environnement (Ontario). La GTAA envoie également du liquide contaminé au réseau sanitaire municipal, conformément aux ententes individuelles conclues avec l'autorité municipale responsable.</p>  |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB   | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|---|--|----------------------------|--|
| <b>Eau</b>  |  |                            |  |
| <p><b>GRI 303-3</b></p> <p><b>Prélèvement d'eau</b></p> | <p><b>IF-RE-140a.1</b></p> <p>Couverture des données sur les prélèvements d'eau en pourcentage :</p> <p>1) de la surface de plancher totale; et</p> <p>2) de la surface de plancher dans les régions où le stress hydrique de référence est élevé ou extrêmement élevé, par sous-secteur de propriété</p> <p><b>IF-RE-140a.2</b></p> <p>1) Total des prélèvements d'eau par secteur de portefeuille avec couverture des données; et</p> <p>(2) pourcentage dans les régions où le stress hydrique de référence est élevé ou extrêmement élevé, par sous-secteur de propriété</p> <p><b>IF-RE-140a.3</b></p> <p>Variation comparable en pourcentage de l'eau prélevée pour le secteur du portefeuille avec couverture des données, par sous-secteur de la propriété</p> |                            | <p><b>Prélèvement total d'eau dans toutes les zones en mégalitres, et ventilation de ce total selon les sources suivantes :</b></p> <p>Eau de surface : 0</p> <p>Eau souterraine : 0</p> <p>Eau de mer : 0</p> <p>Eau produite : 0</p> <p>Eau de tiers : 761,05 ML</p> <p><b>Prélèvement total d'eau dans toutes les régions ayant un stress hydrique en mégalitres, et ventilation de ce total selon les sources suivantes, s'il y a lieu :</b></p> <p>Eau de surface : 0</p> <p>Eau souterraine : 0</p> <p>Eau de mer : 0</p> <p>Eau produite : 0</p> <p>Eau de tiers, et une ventilation de ce total selon les sources de prélèvement énumérées au point i-iv : 0</p> <p><b>Une ventilation des prélèvements totaux d'eau de chacune des sources énumérées dans les divulgations 303-3-a et 303-3-b en mégalitres selon les catégories suivantes :</b></p> <p>Eau douce (au plus 1 000 mg/L de matières dissoutes totales) : 726,5 ML</p> <p>Autres eaux (plus de 1 000 mg/L de matières dissoutes totales) : S.O.</p> <p>La GTAA reçoit de l'eau potable du réseau municipal de la région de Peel, qui puise principalement son eau dans le lac Ontario. L'eau potable est consommée dans les aéroports et d'autres installations appartenant à la GTAA et exploitées par elle. L'eau résiduelle est rejetée dans le réseau d'aqueduc municipal pour être traitée en aval.</p> <p>Selon l'« Aqueduct Water Risk Atlas », Toronto Pearson se situe dans une zone identifiée comme présentant un risque hydrique faible. L'eau provient de l'approvisionnement en eau de la ville, par l'entremise de la région de Peel, qui se trouve également dans une zone identifiée comme présentant un risque faible selon l'« Aqueduct Water Risk Atlas ». Par conséquent, tous les renseignements selon le critère de divulgation 303-3-b ne s'appliquent pas.</p> <p>IF-RE-140a.1 – Toronto Pearson utilise de l'eau dans un certain nombre de zones extérieures à la superficie du sol des bâtiments sur la propriété. Par conséquent, nous ne sommes pas en mesure de fournir des renseignements pour cette mesure.</p> <p>IF-RE-140a.2 – Zéro pour toutes les réponses. Toutes les zones font partie de la catégorie du risque hydrique faible.</p> <p>IF-RE-140a.3 – La variation comparable ne doit pas être calculée dans le rapport de cette année, car nous n'avons pas fait de divulgation de cette façon au cours des années précédentes. Cette donnée sera incluse dans le rapport de 2023 sous forme de variation en pourcentage entre les utilisations.</p> |

| Norme GRI                                     | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)  |
|---|----------------------------|----------------------------|---|
| <b>Eau</b>                                    |                            |                            |   |
| <b>GRI 303-4</b><br><b>Rejet d'eau</b>        |                            |                            | <p><b>Total des rejets d'eau dans toutes les régions en mégalitres, et ventilation de ce total selon les types de destinations suivants :</b></p> <p>Eau de surface : 2223,39 ML (dirigée à toutes les installations d'eaux pluviales)</p> <p>Eau souterraine : S.O.</p> <p>Eau de mer : S.O.</p> <p>L'eau de tiers et le volume de ce total sont dirigés vers d'autres organisations pour utilisation : 198,713 ML (installation de cogénération : 51,680 ML et locataires : 147,033 ML)</p> <p><b>Une ventilation des rejets totaux d'eau en mégalitres dans toutes les régions selon les catégories suivantes :</b></p> <p>Eau douce (au plus 1 000 mg/L de matières dissoutes totales) : 2 223,39 ML</p> <p>Autres eaux (plus de 1 000 mg/L de matières dissoutes totales) : 38,3 ML</p> <p><b>Total des rejets d'eau en mégalitres dans toutes les régions où le stress hydrique est présent, et une ventilation de ce total selon les catégories suivantes :</b></p> <p>Eau douce (au plus 1 000 mg/L de matières dissoutes totales) : S.O.</p> <p>Autres eaux (plus de 1 000 mg/L de matières dissoutes totales) : S.O.</p> <p>La GTAA utilise un système de gestion de l'environnement (SGE) certifié ISO 14001:2015. Grâce au SGE, la GTAA détermine tous les aspects des produits, des activités et des services de l'organisation qui pourraient avoir une incidence sur l'environnement. Une fois déterminés, ces aspects sont examinés au moyen d'un processus d'analyse des risques afin de déterminer si des facteurs d'atténuation sont nécessaires. De plus, dans le cadre du SGE, un examen juridique annuel est effectué pour s'assurer que toutes les lois applicables sont déterminées et respectées. Tous les rejets d'effluents sont effectués conformément aux lignes directrices et aux règlements fédéraux et provinciaux..</p> <p>En 2021, il n'y a eu aucun incident de non-conformité, selon lequel l'eau qui sortait de l'aéroport dépassait la limite de rejet de 100 ppm pour le glycol. Un dépassement est enregistré lorsque l'échantillonnage pour des paramètres donnés indique une concentration supérieure aux lignes directrices et aux règlements fédéraux ou provinciaux sur la qualité de l'eau et quand la capacité de contenir le fluide a atteint sa capacité, contournant ainsi le confinement dans le réseau d'eaux pluviales.</p> |
| <b>GRI 303-5</b><br><b>Consommation d'eau</b> |                            |                            | <p>Consommation totale d'eau de toutes les régions en mégalitres : 7761,05 ML (comprend Toronto Pearson : 528,125 ML, installation de cogénération : 96,885 ML et locataires : 136,064 ML)</p> <p>Consommation totale d'eau de toutes les régions présentant un stress hydrique en mégalitres : S.O.</p> <p>Changement dans le stockage d'eau en mégalitres, si le stockage d'eau a été identifié comme ayant une incidence importante sur l'eau : S.O.</p> <p>La consommation totale d'eau est calculée à l'aide des factures d'eau de la municipalité en fonction des compteurs d'eau.</p>  |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|---|----------------------------|----------------------------|--|
| <b>Biodiversité</b>   |                            |                            |  |
| GRI 304-1 Sites d'activités détenus, loués ou gérés, situés dans des aires protégées et des zones riches en biodiversité à l'extérieur des aires protégées  |                            |                            | La propriété aéroportuaire et les zones adjacentes ne sont pas considérées comme des aires protégées ou des zones de grande valeur sur le plan de la biodiversité.   |
| GRI 304-2 Impacts significatifs des activités, produits et services sur la biodiversité   |                            |                            | La propriété aéroportuaire et les zones adjacentes ne sont pas considérées comme des aires protégées ou des zones de grande valeur sur le plan de la biodiversité.   |
| GRI 304-3 Habitats protégés ou restaurés  |                            |                            | La surveillance quantitative des ruisseaux Spring et Etobicoke continue de stimuler les efforts essentiels de planification de restauration..  |
| GRI 304-4 Espèces sur la liste rouge de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) et sur la liste de conservation nationale dont les habitats sont situés dans les zones affectées par les opérations |                            |                            | Il n'y a pas d'espèces inscrites sur le site.  |
| AO9 Nombre annuel total de collisions avec des animaux sauvages par 10 000 mouvements d'aéronefs  |                            |                            | <p>Nombre total de collisions confirmées avec des animaux sauvages signalées à Toronto Pearson en 2021 : 97</p> <p>Cela comprend tous les restes trouvés à moins de 200 pieds de la surface de la piste qui n'ont pas été signalés comme étant des collisions, mais qui ne peuvent être attribués à d'autres activités (conformément au Règlement de l'aviation canadien).</p> <p>Nombre total de collisions possibles (signalées par l'équipage de conduite, mais aucun reste découvert) : 56</p> <p>Taux cumulatif de collisions confirmées : 5,79 collisions/10 000 mouvements.</p> <p>Nombre de collisions causant des dommages qui entraînent un effet négatif sur le vol : 0</p> <p>Le nombre total de collisions a augmenté de 80 % par rapport l'an dernier, ce qui reflète une augmentation importante de la quantité d'animaux (+257 % et +279 % pendant les périodes de migration du printemps et de l'automne, respectivement). Ces augmentations sont principalement attribuables à un terrain d'aviation plus tranquille.</p> <p>Le taux lui-même a fortement augmenté, car la relation entre le trafic et les collisions est faussée par un trafic beaucoup plus faible au premier semestre de 2021, ainsi que par l'augmentation des collisions réelles susmentionnée.</p> |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB  | Harmonisation avec le TCFD   | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)  |
|---|---|--|---|
| <b>GRI 305-1 Émissions directes de GES (type 1) et explication de la méthodologie utilisée</b>                                | <b>TR-AL-110a.1/TR-AF-110a.1</b><br>Émissions globes brutes de type 1<br><b>TR-AF-430a.2</b><br>Empreinte totale de gaz à effet de serre (GES) pour tous les modes de transport | <b>TCFD-M.b Mesures et objectifs</b><br>Divulguer les émissions de gaz à effet de serre (GES) de type 1, de type 2 et, le cas échéant, de type 3 et les risques associés | 65 177 tonnes d'équivalent CO2 Ce nombre comprend toute la combustion de carburants comme le gaz naturel, l'essence et le diesel, etc., qui se fait sur place pour appuyer les activités de la GTAA. Ce nombre n'inclut pas les locataires comme les restaurants en activité dans les aérogares 1 et 3, car ils sont facturés pour leur utilisation. Ce chiffre n'inclut pas non plus l'électricité fournie par le réseau, car cette électricité est produite hors site.<br><br>Les émissions de GES sont vérifiées annuellement par des tiers dans le cadre du Règlement sur le système de tarification fondé sur le rendement (RSTFR) fédéral et dans le cadre du processus de certification de l'Airport Carbon Accreditation (ACA).<br><br>Cela comprend les chaudières au gaz naturel, les véhicules du parc automobile, les génératrices et la centrale de cogénération qui alimente l'Aéroport et le réseau en électricité à des moments opportuns tout au long de l'année, par exemple. La méthodologie utilisée est conforme à la norme ISO 14064. |
| <b>Émissions</b>  |   |  |   |
| <b>GRI 305-2 Émissions indirectes de GES liées à l'énergie (type 2)</b>   | <b>TR-AF-430a.2</b><br>Empreinte totale de gaz à effet de serre (GES) pour tous les modes de transport  | <b>TCFD-M.b Mesures et objectifs</b><br>Divulguer les émissions de gaz à effet de serre (GES) de type 1, de type 2 et, le cas échéant, de type 3 et les risques associés | 3057 tonnes d'équivalent CO2  |
| <b>GRI 305-3 Autres émissions indirectes de GES (type 3)</b>  | <b>TR-AF-430a.2</b><br>Empreinte totale de gaz à effet de serre (GES) pour tous les modes de transport  | <b>TCFD-M.b Mesures et objectifs</b><br>Divulguer les émissions de gaz à effet de serre (GES) de type 1, de type 2 et, le cas échéant, de type 3 et les risques associés | Dans le cadre de son engagement à réduire les impacts environnementaux, la GTAA a harmonisé les normes de déclaration pour inclure la norme ISO 14064, le RSTFR et le programme d'accréditation de réduction du carbone, reconnu à l'échelle internationale (la GTAA est actuellement de niveau 3 – optimisation). Afin d'harmoniser les normes, la GTAA a élargi la limite de déclaration au-delà des activités aéroportuaires de base pour inclure les émissions provenant de la vente et de la production d'électricité dans le rapport de cette année. La GTAA rend actuellement compte des émissions des types 1 et 2.   |
| <b>GRI 305-4 Intensité des émissions de GES</b>   |   |  | 5,13 kg d'équivalent CO2 par passager (émissions des types 1 et 2) – En raison des répercussions de la COVID-19 sur l'aviation, les valeurs des passagers ont considérablement diminué en 2021, tandis que l'utilisation de la centrale de cogénération de la GTAA a augmenté. La GTAA a continué d'investir dans des mesures de diminution des GES et d'énergie en 2021, mais la forte réduction du nombre de passagers a entraîné une différence d'intensité des émissions par rapport aux années précédentes.  |
| <b>GRI 305-5 Réduction des émissions de GES</b>   |   |  | Réduction de 60,4 % des émissions de GES par rapport au niveau de référence de 2006   |
| <b>GRI 305-6 Émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO)</b>   |   |  | 1,3 tonne   |
| <b>GRI 305-7 Émissions d'oxydes d'azote (NOx), d'oxydes de soufre (SOx) et autres émissions atmosphériques significatives</b> | <b>TR-AF-120a.1</b><br>Émissions atmosphériques des polluants suivants :<br>1) NOx (sauf le NO2),<br>2) SOx et<br>3) matières particulaires (PM10)                              |  | Valeurs pour 2020 :<br>NOx : 30,65 tonnes<br>SOx : 0,72 tonne<br>PM10 : 0,79 tonne  |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB   | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)  |
|---|--|----------------------------|---|
| <b>Émissions</b>  |  |                            |   |
| <p><b>AO5 Niveaux de qualité de l'air ambiant selon les concentrations de polluants en microgrammes par mètre cube (<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>) ou parties par million (ppm) selon le régime de réglementation</b></p> | <p><b>TR-AF-120a.1</b><br/>Émissions atmosphériques des polluants suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) NO<sub>x</sub> (sauf le NO<sub>2</sub>),</li> <li>2) SO<sub>x</sub> et</li> <li>3) matières particulaires (PM10)</li> </ol> |                            | <p>Niveaux de qualité de l'air ambiant exprimés en fonction des concentrations de polluants en microgrammes par mètre cube (<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>), parties par million (ppm) ou parties par milliard (ppb) selon le régime de réglementation pertinent. Tous les rapports sur la qualité de l'air pour la GTAA sont conformes aux exigences du « Manuel d'instructions sur la surveillance de la qualité de l'air en Ontario » publié en ligne par le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario (MEPNP). Les types de critères sont exprimés sous la forme d'un critère de qualité de l'air ambiant (CQAA), publié en ligne par le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs ou d'une norme (qui se trouve au point « Schedule 3 » du Règlement de l'Ontario 419/05 Air Pollution – Local Air Quality, en anglais seulement).</p> <p>PM10 24 heures (CQAA – 50 <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>) : Maximum mesuré : 86 <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math></p> <p>SO<sub>2</sub> 1 heure (CQAA 40 ppb – Norme 250 ppb) : Maximum mesuré : 69 ppb</p> <p>SO<sub>2</sub> 24 heures (Norme 100 ppb) : Maximum mesuré : 7 ppb</p> <p>SO<sub>2</sub> annuel (CQAA 4 ppb) : S.O.</p> <p>NO<sub>2</sub> 1 heure (CQAA 200 ppb - Norme 200 ppb) : Maximum mesuré : 44 ppb</p> <p>NO<sub>2</sub> 24 heures (CQAA 100 ppb – Norme 200 ppb) : Maximum mesuré : 41 ppb</p> <p>CO 1 heure (CQAA 30 ppm) : Maximum mesuré : 1,16 ppm</p> <p>CO 8 heures (CQAA 13 ppm) : Maximum mesuré : 86 ppm</p> <p>Ozone 1 heure (O<sub>3</sub>) (CQAA 80 ppb – Norme 80 ppb) : Maximum mesuré : 82 ppb</p> <p>PM<sub>2.5</sub> 24 heures (Cible 27 <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>) : Maximum mesuré : 54 <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math></p> <p>Il n'y a plus de CQAA annuel ou de norme de 24 heures pour l'ozone.</p> <p>noter que pour PM<sub>2.5</sub>, le critère est une cible seulement (établie par le Conseil canadien des ministres de l'environnement).</p> |
| <b>Déchets</b>  |  |                            |   |
| <p><b>GRI 306-1 Génération de déchets et impacts significatifs liés aux déchets</b></p>   |  |                            | <p>Les activités qui génèrent le plus grand volume de déchets sont la vente au détail, les aliments et les boissons, suivis des matériaux nécessaires à l'entretien des installations.</p> <p>La vente au détail, les aliments et les boissons sont les plus grands producteurs de déchets, de l'emballage aux déchets alimentaires. Les compagnies aériennes produisent également des déchets de papier provenant des étiquettes de sac, etc. Les déchets produits par l'organisation sont principalement des matériaux d'entretien des installations ainsi que des produits de papier.</p> <p>La GTAA reçoit un rapport mensuel qui atteste les tonnes métriques recueillies dans chaque bâtiment.</p> <p>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement</p>  |

| Norme GRI  | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|--|----------------------------|----------------------------|--|
| GRI 306-2 Gestion des impacts significatifs liés aux déchets |                            |                            | <p>Tous les déchets sont gérés par des contrats avec des tiers. Les déchets recueillis dans l'installation sont collectés par un entrepreneur et éliminés dans des compacteurs et des sacs de couleur appropriés, c'est-à-dire des sacs blancs pour les déchets domestiques, bleus pour le recyclage et orange pour les déchets internationaux, conformément aux directives de l'Agence canadienne d'inspection des aliments.</p> <p>Il n'y a pas d'installation de tri des déchets sur place; toutefois, l'entrepreneur qui recueille les déchets des conteneurs et des restaurants effectue une inspection visuelle des matières recyclables contaminées et élimine les déchets dans le composteur approprié.</p> <p>Les conteneurs de l'organisation sont étiquetés avec des étiquettes spécifiques pour diriger les déchets dans le bon flux. Le transporteur de déchets qui recueille les déchets compactés les apporte à l'installation de l'entrepreneur et les place sur un convoyeur pour le tri. Tous les déchets qui ne sont pas recyclables sont acheminés à l'installation d'incinération à des fins de valorisation énergétique. Aucun déchet produit par cet organisme, en amont ou en aval, n'est envoyé dans un site d'enfouissement. Tous les déchets qui ne sont pas récupérables sont incinérés.</p> |
| GRI 306-3 Déchets générés                                    |                            |                            | <p>Quantité totale de déchets : 3 178,58 tonnes<br/> Déchets pour la récupération d'énergie : 1 271,17 tonnes<br/> Déchets à recycler : 1 907,41 tonnes<br/> Déchets utilisés pour la récupération d'énergie ou le recyclage : canettes, plastiques divers, verre, bois, métal, papier de bureau, journal, carton et matières organiques</p>   |
| GRI 306-4 Déchets non destinés à l'élimination               |                            |                            | <p>Poids total des déchets réacheminés : 1 907,41 tonnes<br/> Composition des déchets : canettes, plastiques divers, verre, bois, métal, papier de bureau, journal, carton et matières organiques<br/> Déchets dangereux : S.O.</p> <p>Le poids total des déchets non dangereux détournés de l'élimination est de 1 907,41 tonnes métriques, et une ventilation de ce total réacheminé se fait par recyclage.</p> <p>Le poids total en tonnes métriques de déchets non dangereux réacheminés hors site est de 1 907,41 tonnes.</p> <p><b>Les articles recyclés sont :</b><br/> Canettes et plastiques variés : 616,91 tonnes<br/> Bois : 12,19 tonnes<br/> Métal : 37,04 tonnes<br/> Papier de bureau/journal : 106,59 tonnes<br/> Carton : 527,61 tonnes<br/> Matières organiques : 607,07 tonnes</p>   |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|---|----------------------------|----------------------------|--|
| <b>Déchets</b>  |                            |                            |  |
| <b>GRI 306-5 Déchets destinés à l'élimination</b>   |                            |                            | <p>Le poids total des déchets destinés à l'élimination est de 1 271,17 tonnes métriques.</p> <p>Le poids total des déchets dangereux est inconnu.</p> <p>Le poids total des déchets non dangereux destinés à l'élimination est de 2 098,35 tonnes métriques, et voici une ventilation de ce total selon la méthode d'élimination.</p> <p>Incinération (avec valorisation énergétique) : 1 271,17 tonnes</p> <p>Incinération (sans valorisation énergétique) : 0 (Tous les déchets sont incinérés avec valorisation énergétique.)</p> <p>Enfouissement : 0</p> <p>La répartition du poids total en tonnes métriques de déchets non dangereux destinés à l'élimination :</p> <p>Sur le site : 0 (aucune installation de tri sur place.)</p> <p>Hors site : 1 271,17 tonnes</p> <p>Les déchets sur place sont acheminés vers divers flux et des affiches sur les récipients à déchets indiquent dans quel contenant ils doivent être déposés. Ce poids n'est pas pesé sur place, car il n'y a pas d'installation physique de tri.</p>   |
| <b>Bruit</b>  |                            |                            |  |
| <b>AO7 Nombre et pourcentage de changement de personnes résidant dans les zones touchées par le bruit</b> |                            |                            | <p>La GTAA a un solide programme de gestion du bruit qui est mis à jour tous les cinq ans au moyen d'un plan d'action pour la gestion du bruit. Le programme de gestion du bruit de la GTAA est fondé sur l'Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : réduction du bruit à la source (moteur et cellule), planification et gestion de l'utilisation des terrains, procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et restrictions à l'exploitation.</p> <p>Dans le cadre de cette initiative, afin d'atténuer le nombre de résidents touchés par le bruit opérationnel, la GTAA a collaboré avec les municipalités voisines pour créer une aire d'exploitation aéroportuaire (AOA) autour de l'aéroport. L'AOA, qui est fondée sur la courbe de prévision d'ambiance sonore du niveau 30, délimite une zone à l'intérieur de laquelle certaines utilisations des terres qui sont incompatibles avec les activités aéroportuaires, y compris le développement résidentiel et les écoles, sont contestées par la GTAA. L'AOA a été intégrée aux plans officiels des villes de Toronto, Mississauga et Brampton, ainsi que de la région de Peel.</p> <p>Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br/> <a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Bail foncier<br/> <a href="#">Gestion du bruit</a></p> |
| <b>Conformité environnementale</b>  |                            |                            |  |
| <b>GRI 307-1 Non-conformité à la législation et à la réglementation environnementales</b>                 |                            |                            | <p>Au moment de la publication du présent rapport, la GTAA n'a reçu aucune amende ni sanction non pécuniaire pour non-conformité avec les lois et règlements environnementaux pour les activités de 2020-2021.</p>   |

| Norme GRI  | Harmonisation avec le SASB  | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|--|---|----------------------------|--|
| <b>Évaluation environnementale du fournisseur</b>  |   |                            |  |
| GRI 308-1 Nouveaux fournisseurs analysés à l'aide de critères environnementaux                             |   |                            | Nous procédons à des soumissions concurrentielles pour presque tous nos contrats d'envergure, et ces soumissions concurrentielles comprennent l'évaluation des propositions par rapport à notre politique environnementale et à notre politique d'achats écologiques, ainsi que l'évaluation du rendement social et environnemental des fournisseurs contractuels. Les petits contrats qui ne font pas l'objet d'une soumission concurrentielle doivent tout de même être conformes aux lois, y compris aux lois environnementales et sociales. Les contrats de construction sur nos terrains sont souvent assujettis à des évaluations conformément à la Loi sur l'évaluation d'impact. L'évaluation se fait au moyen de critères environnementaux et sociaux généraux. |
| <b>Approche de gestion</b>   |   |                            |  |
| GRI 103-1 Explication de l'enjeu pertinent et de son périmètre   |   |                            | Rapport annuel – Efficacité opérationnelle<br>Rapport annuel – Innovation et technologie<br>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Analyse de la rémunération   |
| GRI 103-2 L'approche managériale et ses composantes  |   |                            | Rapport annuel – Efficacité opérationnelle<br>Rapport annuel – Innovation et technologie<br>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Analyse de la rémunération   |
| GRI 103-3 Évaluation de l'approche managériale   |   |                            | Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Analyse de la rémunération   |
| <b>Emploi</b>  |   |                            |  |
| GRI 401-1 Recrutement de nouveaux employés et rotation du personnel  | SV-PS-330a.2<br>1) Taux de roulement volontaire, et<br>2) taux de roulement involontaire des employés |                            | Au 31 décembre 2021, la GTAA employait environ 1 548 personnes qui participaient à des activités de travail générales, administratives, techniques et de gestion. Ce nombre comprend 165 employés saisonniers qui travaillaient dans les activités de travail générales des services de dégivrage et d'entretien des terrains d'aviation.<br><br>La majorité des employés de la GTAA sont syndiqués et représentés par la section locale 2002 d'Unifor ou la Pearson Airport Professional Firefighters Association (PAPFFA).<br><br>Taux de roulement volontaire : 3,0 %<br>Taux de roulement involontaire : 1,6 %   |
| GRI 401-2 Avantages accordés aux employés à temps plein et non aux employés temporaires ou à temps partiel |   |                            | La GTAA n'a qu'un seul emplacement d'exploitation, et tous les employés ont droit à des avantages sociaux, à l'exception des employés temporaires non syndiqués.<br><br>Les employés permanents à temps plein et à temps partiel de la GTAA reçoivent un régime de rémunération complet qui comprend une assurance-maladie de groupe, des congés payés et non payés et la participation à un régime de retraite à cotisations définies.  |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB  | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|---|---|----------------------------|--|
| <b>Emploi</b>   |   |                            |  |
| GRI 401-3 Congé parental  |   |                            | <p>Il y a une obligation législative en vertu du Code canadien du travail (partie III) de fournir à un employé un congé parental s'il en fait la demande (à condition qu'il soit admissible en tant que parent de naissance d'un nouveau-né ou parent d'un enfant adopté) et de veiller à ce que tout employé qui prend un congé de maternité ou parental soit réintégré dans le poste qu'il occupait quand le congé a commencé. S'il y a une raison valable pour laquelle l'employé ne peut être réintégré, la GTAA est toujours tenue de réintégrer l'employé dans un poste comparable avec les mêmes salaires et avantages sociaux et au même endroit.</p> <p>De plus, la GTAA paie l'équivalent de la différence entre les prestations d'assurance-emploi du Canada et 93 % du taux de rémunération hebdomadaire normal d'un employé pour un maximum de 30 semaines (l'employé doit avoir accumulé six [6] mois de service), à l'exception des employés représentés par Unifor, pour qui elle paie 100 % de la différence depuis le 1er août 2019 en raison des changements à leur convention collective.</p> <p>Au total, 27 femmes et 27 hommes ont pris un congé parental en 2021. Le taux de maintien en poste de la GTAA après un congé parental était de 93 % en 2021.</p> <p>Nombre total d'employés qui avaient droit à un congé parental, selon le sexe : 417 femmes, 1 116 hommes</p> <p>Taux de retour au travail et de maintien en poste des employés qui ont pris un congé parental, selon le sexe : hommes 96,29 %, femmes 88,88 %</p> |
| <b>Relations patronales-syndicales</b>  |   |                            |  |
| GRI 402-1 Périodes minimales de préavis pour les modifications opérationnelles            |   |                            | <p>La convention collective comprend des dispositions relatives aux périodes minimales de préavis concernant les changements opérationnels importants, en particulier les articles sur les mises en disponibilité/rappels et les changements technologiques, où un préavis de 120 jours est donné au syndicat. Au début de cette période de préavis, les parties se réunissent pour se consulter avant que les employés ne reçoivent un avis concernant ces changements opérationnels. Par ailleurs, la GTAA respecte les lois applicables en matière de travail et d'emploi, y compris le Code canadien du travail et la Loi sur les normes d'emploi (Ontario).</p>   |
| <b>Santé et sécurité au travail</b>   |   |                            |  |
| GRI 403-1 Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail                     | <p>TR-AL-540a.1<br/>TR-AF-540a.1</p> <p>Description de la mise en œuvre et des résultats d'un système de gestion de la sécurité</p> |                            | <p>La GTAA a mis en œuvre un système de gestion de la santé et sécurité au travail (SST). Ce système a été mis en œuvre en fonction de la norme ISO comme méthode d'atténuation des risques. Le système couvre tous les travailleurs de la GTAA, y compris les travailleurs contractuels.</p> <p>Rapport annuel – Efficacité opérationnelle</p>  |
| GRI 403-2 Identification des dangers, évaluation des risques et enquête sur les incidents |   |                            | <p>La GTAA utilise un processus d'identification, d'évaluation et de contrôle des dangers pour déterminer comment réduire au minimum les risques pour les travailleurs. Cela comprend l'analyse de la sécurité des tâches, l'évaluation des dangers sur le terrain, l'évaluation des risques et l'examen des préoccupations.</p> <p>La GTAA utilise des systèmes de contrôle de la qualité et d'assurance de la qualité pour surveiller la conformité et l'efficacité. Le comité de SST et les propriétaires du système utilisent cette information pour établir des objectifs annuels d'amélioration. Un formulaire de déclaration en ligne de tous les incidents est utilisé pour saisir les incidents. Les travailleurs ont le droit de refuser en vertu du Code canadien du travail (CCT). La GTAA dispose d'un processus complet d'examen des préoccupations utilisé pour enquêter sur les incidents et créer des plans de mesures correctives.</p>   |

| Norme GRI  | Harmonisation avec le SASB   | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)  |
|--|--|----------------------------|---|
| <b>Santé et sécurité au travail</b>  |  |                            |   |
| <b>GRI 403-3 Services de santé au travail</b>  |  |                            | La GTAA est située en Ontario, au Canada, et l'accès aux services médicaux professionnels n'est pas entravé dans notre collectivité. L'accès est facile et financé par le gouvernement. La GTAA a également accès à des services d'infirmières en santé du travail, à un service d'hygiéniste industriel et à un médecin hygiéniste en chef pour l'aider à prendre des décisions médicalement appropriées.  |
| <b>GRI 403-4 Participation et consultation des travailleurs et communication relative à la santé et la sécurité au travail</b> | <b>TR-AL-540a.1</b><br><b>TR-AF-540a.1</b><br>Description de la mise en œuvre et des résultats d'un système de gestion de la sécurité                            |                            | Tous les employés de la GTAA sont représentés par un comité de santé et de sécurité au travail (CSST) et un comité de la Politique sur la sécurité et la santé au travail. Ces comités se réunissent régulièrement pour discuter des préoccupations en matière de santé et de sécurité, examiner les progrès réalisés et formuler des recommandations pour améliorer la santé et la sécurité au travail, en veillant à ce que les principes sous-jacents du système de responsabilité interne soient respectés en tout temps.<br>Rapport annuel – Efficacité opérationnelle   |
| <b>GRI 403-5 Formation des travailleurs sur la santé et la sécurité au travail</b>   |  |                            | La GTAA offre une vaste gamme de cours de formation en santé et sécurité – généraux et propres aux tâches. Ils sont fondés sur la loi et sur l'information qui découle du système de gestion et de ses examens des préoccupations.  |
| <b>GRI 403-6 Promotion de la santé des travailleurs</b>  |  |                            | La GTAA est située en Ontario, au Canada, et l'accès aux services médicaux non liés au travail n'est pas entravé dans notre collectivité. L'accès est facile et financé par le gouvernement.<br>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens  |
| <b>GRI 403-7 Prévention et atténuation des impacts sur la santé et la sécurité au travail</b>                                  |  |                            | La GTAA a un processus de préqualification complet et n'a recours qu'à des entrepreneurs qui ont leurs propres systèmes de gestion de la santé et de la sécurité.   |
| <b>GRI 403-8 Travailleurs couverts par un système de gestion de la santé et de la sécurité au travail</b>                      | <b>TR-AL-540a.1</b><br><b>TR-AF-540a.1</b><br>Description de la mise en œuvre et des résultats d'un système de gestion de la sécurité                            |                            | La GTAA a mis en œuvre un système de gestion de la santé et de la sécurité au travail. Ce système a été mis en œuvre en fonction de la norme ISO comme méthode d'atténuation des risques. Le système couvre tous les travailleurs de la GTAA qui travaillent dans le domaine de la gestion aéroportuaire.   |
| <b>GRI 403-9 Blessures liées au travail</b>  | <b>TR-AF-320a.1</b><br>(1) Taux total d'incidents enregistrables, et<br>(2) Taux de mortalité pour<br>a) les employés directs et<br>b) les employés contractuels |                            | <b>Pour tous les employés :</b><br>Nombre et taux de décès attribuables à des blessures professionnelles : 0<br>Nombre et taux de blessures professionnelles ayant des conséquences graves (à l'exception des décès) : 20 (taux d'interruption de travail : 1,66)<br>Nombre et taux de blessures professionnelles à déclaration obligatoire : 29 (taux de 2,64)<br>Principaux types de blessures liées au travail : Glissades et chutes, et blessures musculosquelettiques<br>Nombre d'heures travaillées : 192 000<br>Les données de tous les travailleurs qui ne sont pas des employés de la GTAA, mais dont le travail ou le lieu de travail est contrôlé par l'organisation ne font pas l'objet d'un suivi par la GTAA.<br>À l'extérieur de la GTAA, les entrepreneurs contrôlent leurs propres dangers.<br>Les incidents sont consignés et font l'objet d'une enquête, et des mesures correctives sont élaborées pour tous les dangers; la GTAA ne catégorise pas les incidents comme étant à risque élevé. Les taux fournis sont calculés sur une base de 200 000 heures travaillées.<br>Tous les dangers sont évalués à mesure qu'ils sont cernés. L'objectif du système est d'éliminer ou d'atténuer les risques. Un risque élevé est interprété comme une interruption de travail. |

| Norme GRI  | Harmonisation avec le SASB  | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|--|---|----------------------------|--|
| <b>Santé et sécurité au travail</b>  |   |                            |  |
| <b>GRI 403-10 Maladie liée au travail</b>  | <b>TR-AF-320a.1</b><br>(1) Taux total d'incidents enregistrables, et<br>(2) le taux de mortalité pour a) les employés directs et b) les employés contractuels               |                            | La GTAA n'a enregistré aucun décès ni incident de maladie liée au travail en 2021.   |
| <b>Formation et éducation</b>  |   |                            |  |
| <b>GRI 404-1 Nombre moyen d'heures de formation par an par employé</b>   |   |                            | Ces données ne sont pas disponibles en raison de la technologie de notre système de formation et des diverses méthodes de prestation de la formation.  |
| <b>GRI 404-2 Programmes de mise à niveau des compétences des employés et programmes d'aide à la transition</b> |   |                            | La GTAA offre aux employés une vaste gamme de possibilités de formation et de perfectionnement propres à l'emploi, en fonction de plans de formation créés pour les employés selon leurs besoins de formation précis et déterminés. La GTAA offre aussi régulièrement des séances d'information aux employés sur divers sujets, y compris la planification de la retraite et les services d'aide au reclassement.<br>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens  |
| <b>GRI 404-3 Pourcentage d'employés bénéficiant de revues de performance et d'évolution de carrière</b>        |   |                            | Tous nos employés non syndiqués reçoivent une évaluation annuelle de leur rendement et de leur évolution de carrière.  |
| <b>Diversité et égalité des chances</b>  |   |                            |  |
| <b>GRI 405-1 Diversité des organes de gouvernance et des employés</b>  | <b>SV-PS-330a.1</b><br>Pourcentage de la représentation des sexes et des groupes racialisés et ethniques pour<br>(1) la haute direction; et<br>(2) tous les autres employés |                            | <b>Notice annuelle de 2021</b> – Gouvernance d'entreprise – Nomination des membres<br>Au 31 décembre 2021, les femmes représentent 27 % de notre effectif actuel. 5,3 % ont moins de 30 ans (1,6 % sont des femmes et 3,7 % sont des hommes); 55,7 % ont entre 30 et 49 ans (16,3 % sont des femmes et 39,4 % sont des hommes); 39 % ont plus de 50 ans (9,5 % sont des femmes et 29,5 % sont des hommes).   |
| <b>GRI 405-2 Ratio du salaire de base et de la rémunération des femmes et des hommes</b>                       |   |                            | La GTAA n'a qu'un seul emplacement d'exploitation. La GTAA respecte ses obligations en vertu des lois fédérales sur l'équité en matière d'emploi et les droits de la personne, y compris la préparation d'un plan d'équité en matière d'emploi conformément à la Loi sur l'équité en matière d'emploi (Canada). Les salaires des employés sont déterminés en fonction de la portée du travail effectué, sans égard au sexe des employés.<br>Femmes (salaire moyen) : Gestionnaire 126 854 \$, autres que les gestionnaires 80 045 \$<br>Hommes (salaire moyen) : Gestionnaire 133 709 \$, autres que les gestionnaires 87 998 \$<br>Gestionnaire – les femmes touchaient en moyenne 95 \$ par 100 \$ gagnés par les hommes<br>Autres que gestionnaires – les femmes touchaient en moyenne 91 \$ par 100 \$ gagnés par les hommes |
| <b>Lutte contre la discrimination</b>  |   |                            |  |
| <b>GRI 406-1 Cas de discrimination et mesures correctives prises</b>   |   |                            | En 2021, trois allégations de discrimination ont été signalées. Deux signalements font l'objet d'enquêtes en cours tandis que le troisième a été prouvé, et des mesures correctives ont été prises.  |

| Norme GRI  | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|--|----------------------------|----------------------------|--|
| <b>Liberté d'association et négociation collective</b>   |                            |                            |  |
| GRI 407-1 Opérations et fournisseurs pour lesquels le droit de liberté syndicale et de négociation collective peut être en péril   |                            |                            | L'environnement législatif canadien protège les droits de nos travailleurs. Nos employés ont exercé leur droit d'être représentés par un syndicat.   |
| <b>Pratiques de sécurité</b>   |                            |                            |  |
| GRI 410-1 Formation du personnel de sécurité aux politiques et procédures relatives aux droits de l'homme  |                            |                            | Tous les employés à temps plein de notre service de sécurité doivent bien comprendre les politiques, les procédures et les obligations de la GTAA relatives aux droits de la personne.   |
| <b>Droits des peuples autochtones</b>  |                            |                            |  |
| GRI 411-1 Cas de violation des droits des peuples autochtones  |                            |                            | Il n'y a eu aucun incident au cours de la période visée par le rapport.  |
| <b>Évaluation des droits de la personne</b>  |                            |                            |  |
| GRI 412-1 Opérations ayant été soumises à des contrôles du respect des droits de l'homme ou des évaluations d'impacts  |                            |                            | En tant qu'employeur du secteur privé sous réglementation fédérale, la GTAA est assujettie à la Loi sur l'équité en matière d'emploi et, dans le cadre du Programme légiféré d'équité en matière d'emploi, présente chaque année des rapports sur l'équité en matière d'emploi à Emploi et Développement social Canada, dans le format prescrit. |
| GRI 412-2 Formation des employés sur les politiques ou les procédures relatives aux droits de l'homme  |                            |                            | Expérience client accessible : 96,69 %<br>Création d'un milieu de travail respectueux : 78,67 %<br>Le nombre total d'heures de formation consacrées aux politiques ou procédures relatives aux droits de la personne n'est pas disponible en raison de la technologie de formation utilisée.   |
| GRI 412-3 Accords et contrats d'investissement importants incluant des clauses sur les droits de l'homme ou soumis à une vérification des antécédents en matière des droits de l'homme |                            |                            | La GTAA n'a aucun investissement important dans d'autres entités.  |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|---|----------------------------|----------------------------|--|
| <b>Collectivités locales</b>  |                            |                            |  |
| GRI 413-1 Activités impliquant la communauté locale, évaluation des impacts et programmes de développement      |                            |                            | Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br>Rapport annuel – Collaboration<br>Rapport annuel – Soutenir les employés et leur donner les moyens<br><a href="#">Communauté</a><br><a href="#">Gestion du bruit</a><br><a href="#">Projet Propeller</a>   |
| GRI 413-2 Activités générant des impacts négatifs substantiels, réels ou potentiels sur les communautés locales |                            |                            | Rapport annuel – Durabilité de l'environnement<br>Rapport annuel – Collaboration<br><a href="#">Communauté</a><br><a href="#">Gestion du bruit</a><br><a href="#">Projet Propeller</a>   |
| <b>Évaluation sociale des fournisseurs</b>  |                            |                            |  |
| GRI 414-1 Nouveaux fournisseurs analysés à l'aide de critères sociaux   |                            |                            | Nous procédons à des soumissions concurrentielles pour presque tous nos contrats d'envergure, et ces soumissions concurrentielles comprennent l'évaluation des propositions par rapport à notre politique environnementale et à notre politique d'achats écologiques, ainsi que l'évaluation du rendement social et environnemental des fournisseurs contractuels. Les petits contrats qui ne font pas l'objet d'une soumission concurrentielle doivent tout de même être conformes aux lois, y compris aux lois environnementales et sociales. Les contrats de construction sur nos terrains sont souvent assujettis à des évaluations conformément à la Loi sur l'évaluation d'impact. Presque tous les fournisseurs de la GTAA font l'objet d'une sélection selon des critères environnementaux et sociaux. |
| <b>Politique d'intérêt public</b>   |                            |                            |  |
| GRI 415-1 Contributions politiques  |                            |                            | À compter du 1er janvier 2017, les contributions aux partis, aux associations de circonscription, aux candidats à l'investiture, aux candidats et aux candidats à la direction enregistrés en vertu de la Loi sur le financement des élections ne peuvent être faites que par des particuliers. Il est interdit à la GTAA de faire des contributions politiques.   |
| <b>Santé et sécurité des clients</b>  |                            |                            |  |
| GRI 416-2 Cas de non-conformité concernant les impacts des produits et des services sur la sécurité et la santé |                            |                            | Aucun rapport de non-conformité concernant des produits ou des services fournis en 2021.<br>Rapport annuel – Efficacité opérationnelle<br><a href="#">Notice annuelle de 2021</a> – Développement général de l'entreprise<br><a href="#">Aéroport en santé</a>   |
| <b>Marketing et étiquetage</b>  |                            |                            |  |
| GRI 417-3 Cas de non-conformité concernant la communication marketing   |                            |                            | En 2021, il n'y a eu aucun incident de non-conformité.   |

| Norme GRI   | Harmonisation avec le SASB   | Harmonisation avec le TCFD | Réponse à la divulgation (chiffres déclarés au 31 décembre 2021)   |
|---|--|----------------------------|--|
| <b>Protection des renseignements personnels des clients</b>   |  |                            |  |
| <b>GRI 418-1 Plaintes fondées relatives à la confidentialité des données des clients et aux pertes de données des clients</b> | <b>SV-PS-230a.3</b><br>(1) Nombre d'atteintes à la sécurité des données,<br>(2) pourcentage concernant les renseignements commerciaux confidentiels (RCC) ou les renseignements personnels identifiables (RPI) des clients,<br>(3) nombre de clients touchés |                            | L'organisation n'a relevé aucune plainte fondée de parties externes ou d'organismes de réglementation en 2021.                                       |
| <b>Conformité socioéconomique</b>   |  |                            |  |
| <b>GRI 419-1 Non-conformité à la législation et aux réglementations sociales et économiques</b>                               | <b>SV-PS-510a.1</b><br>Description de l'approche visant à assurer l'intégrité professionnelle  |                            | En 2021, il n'y a eu aucune amende ni sanction non pécuniaire importante liée au non-respect des lois ou des règlements décrits dans la divulgation. |



## Vos commentaires sont les bienvenus.

Si vous avez des questions ou des commentaires concernant le présent rapport annuel ou si vous souhaitez proposer des thèmes à aborder dans de futurs rapports, veuillez nous écrire à l'adresse suivante :

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto  
Aéroport international Pearson de Toronto  
C.P. 6031, 3111, promenade Convair  
Bureau aéropostal Toronto (Ontario) Canada L5P 1B2

Vous pouvez aussi écrire à [publication@gtaa.com](mailto:publication@gtaa.com).



## Merci de votre intérêt.

L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (AAGT) a été constituée en société en 1993 et elle gère l'aéroport international Pearson de Toronto selon les modalités énoncées dans son bail de décembre 1996, conclu avec le gouvernement fédéral canadien.

**Conseils en matière de conception et de durabilité** The Works Design Communications

**[torontop Pearson.com](http://torontop Pearson.com)**

 [twitter.com/torontop Pearson](https://twitter.com/torontop Pearson)

 [instagram.com/torontop Pearson](https://www.instagram.com/torontop Pearson)

 [facebook.com/torontop Pearson](https://www.facebook.com/torontop Pearson)

 [linkedin.com/company/greater-toronto-airports-authority](https://www.linkedin.com/company/greater-toronto-airports-authority)

