

ENSEMBLE, VERS LE HAUT

RAPPORT ANNUEL 2022
DE LA GTAA



Toronto Pearson
International Airport | Aéroport International

LE RAPPORT

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

Bienvenue au rapport annuel 2022 de la GTAA. Dans ce rapport portant sur l'exercice financier 2022, nous présentons les initiatives et les réalisations qui contribuent à faire progresser notre stratégie d'entreprise et à bâtir l'aéroport de l'avenir.

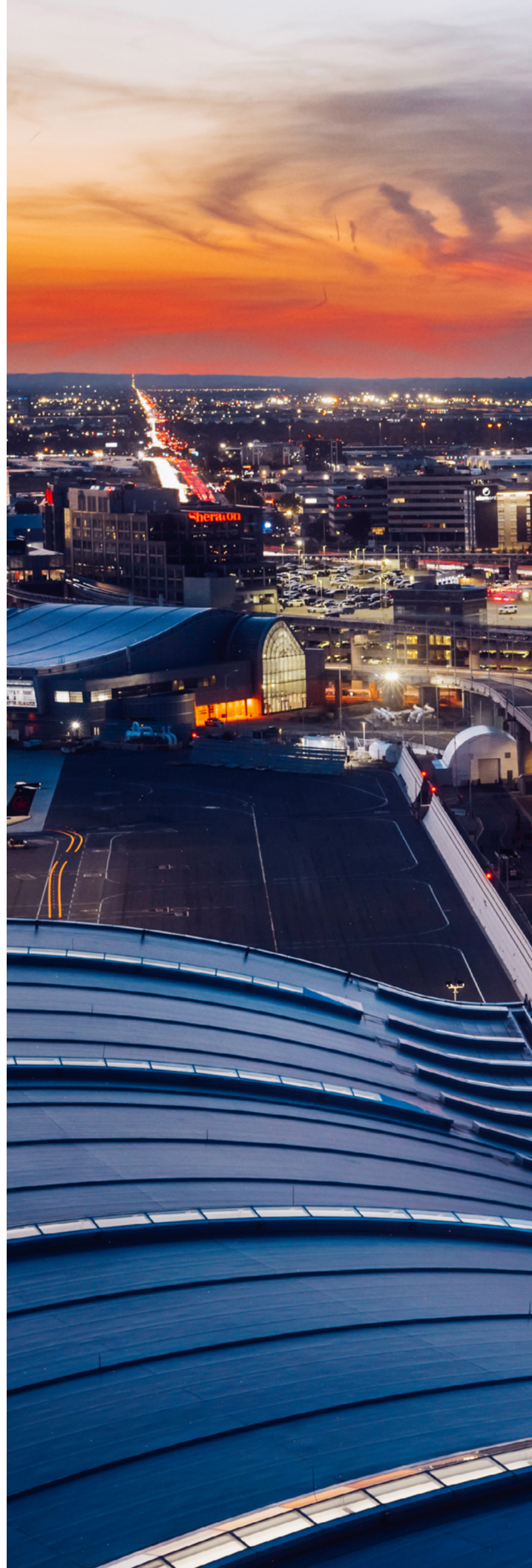
Ce rapport permet également à la GTAA de remplir ses obligations du paragraphe 9.01.07 de son bail foncier avec Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, daté du 2 décembre 1996 (le « bail foncier »).

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. 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.

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

Les rapports annuels précédents sont disponibles en format PDF à www.torontopearson.com.

Message de Doug Allingham, président du conseil d'administration de la GTAA	4
Période de questions avec la chef de la direction de la GTAA, Deborah Flint	6
Relance du transport aérien	8
Plan d'investissement transformateur : créer l'aéroport de demain	10
Passagers : améliorer l'expérience aéroportuaire	11
Mobilisation des employés : constituer une main-d'œuvre dont nous sommes fiers	12
Technologie : innover en aviation	13
Collectivité : soutenir nos collectivités	15
Gouvernance organisationnelle	16
Rapport de gestion	26





Message de Doug Allingham, président du conseil d'administration de la GTAA

Doug Allingham
Président du conseil
d'administration de la GTAA

À peine deux ans après l'interruption des voyages à l'échelle mondiale, la reprise se confirme. Après un début d'année 2022 toujours bouleversé par la pandémie, le personnel de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) est parvenu à gérer une année de croissance extraordinaire, alors que le trafic de l'aéroport Toronto Pearson est passé de 25 % des niveaux d'avant la pandémie en 2020 à 70 % en 2022. Les voyageurs canadiens ont de nouveau pris l'avion pour les loisirs et les affaires, et l'aéroport demeure déterminé à rétablir le service aux niveaux d'avant la pandémie. L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto prévoit non seulement un retour au volume d'avant la pandémie de 50 millions de passagers qui transitent par notre aéroport chaque année, mais aussi un avenir de croissance continue de la demande de correspondances, avec tout le travail entourant l'investissement, la croissance et la durabilité que cela implique.

La dernière année a montré à quel point il est difficile d'accélérer et d'interrompre une telle croissance. Lorsque le Canada a rouvert ses frontières, l'aéroport Toronto Pearson est rapidement passé de l'un des aéroports les plus à l'arrêt au monde à l'un des plus achalandés. Pour le secteur de l'aviation et les Canadiens confinés à la maison, le retour à un semblant de normale s'imposait depuis longtemps. Toutefois, cette reprise des activités a également exposé des lacunes dans l'écosystème canadien de l'aviation. Les transporteurs, les manutentionnaires au sol, les services de vente au détail et les organismes gouvernementaux ont tous eu de la difficulté à se doter de personnel et à ajuster leurs horaires. En raison de la baisse prononcée des revenus générés par les voyages, les budgets et les infrastructures aéroportuaires se sont retrouvés dans un état déplorable. Les voyageurs ont dû composer avec des annulations, des retards, de longs temps d'attente et des bagages perdus. Tout au long de l'année, le personnel de la GTAA a travaillé d'arrache-pied pour aider l'aéroport à faire face à ces difficultés, tout en se préparant pour l'avenir.

Les aéroports, et le secteur de l'aviation dans son ensemble, ont affronté d'autres vents contraires en 2022, qu'il s'agisse d'une inflation excessive ou de problèmes persistants dans la chaîne d'approvisionnement causés par la pandémie. De concert avec nos nombreux partenaires, y compris les compagnies aériennes, les organismes et le gouvernement, la GTAA s'est concentrée sur la résolution de ces problèmes afin d'améliorer les résultats financiers et les résultats d'exploitation. En 2022, la GTAA a obtenu des résultats supérieurs à ses objectifs, y compris en matière de revenus. En 2022, le BAIIA était de 758,6 millions de dollars, comparativement à 318,4 millions de dollars en 2021, et la marge du BAIIA était de 50,8 %, soit 12,3 points de pourcentage de plus qu'en 2021.



« Notre nouveau plan stratégique met l'accent sur l'innovation, qui est essentielle à la création d'un aéroport de prochaine génération efficace, résilient, sécuritaire et durable. »

Je crois que ces résultats sont directement attribuables à la conception de notre organisation, à notre réseau de partenaires, à la façon dont nous déployons et utilisons la technologie et les données et, bien sûr, à notre culture. Je m'en voudrais de ne pas souligner le travail acharné, le dévouement et la ténacité de notre équipe de direction et de tous les employés de la GTAA, ainsi que de l'ensemble de la communauté de Toronto Pearson. Au cours de 2022, ils ont une fois de plus travaillé sans relâche et avec détermination pour assurer la sécurité, le bon fonctionnement et l'accueil de notre aéroport à tous les voyageurs.

Je tiens à remercier chaleureusement notre chef de la direction, Deborah Flint, dont le leadership stratégique, la bienveillance et la compassion ont permis de maintenir le bon moral de nos employés pendant cette période très difficile. Deborah et son équipe de direction ont fait face aux aléas de 2022 d'une main de maître et avec un sens aigu des affaires.

Au cours de notre retraite estivale en 2022, notre conseil d'administration a demandé à l'équipe de direction de la GTAA de participer résolument à la création d'un plan stratégique décennal qui sera mis en œuvre en 2023. Le plan a été élaboré avec l'aide d'experts externes en économie et en aviation et a mis à profit les connaissances, l'expertise et l'expérience des employés de la GTAA. Il en résulte une feuille de route qui nous aide à rebâtir mieux en offrant une expérience de première classe à nos passagers, à nos employés, à nos compagnies aériennes et à nos autres partenaires. Nous visons à atteindre cet objectif au moyen d'une approche modernisée pour répondre aux besoins des clients, en jouant un rôle actif dans la mise en œuvre d'une expérience harmonieuse pour tous nos partenaires des compagnies aériennes et des organismes gouvernementaux, et en formant et en soutenant tous les employés de l'aéroport Toronto Pearson. Notre nouveau plan stratégique met également l'accent sur l'innovation, qui est essentielle à la création d'un aéroport de prochaine génération efficace, résilient, sécuritaire et durable.

Tout au long de 2022, nous sommes restés en contact avec nos voisins. Nous avons sollicité la participation des intervenants du secteur à un sondage envoyé à 5 000 résidents de la région pour évaluer les attitudes et les aspirations du public à l'égard de l'aéroport Toronto Pearson. Les résultats de cette activité de sensibilisation ont confirmé la nécessité d'améliorer les correspondances avec l'aéroport et ont réaffirmé notre responsabilité de réduire nos émissions de carbone. On nous a dit qu'en tant que porte d'entrée du Canada et moteur important de l'activité économique dans la région, nous devrions nous efforcer d'être l'un des aéroports les plus novateurs au monde. Ces observations cadrent avec notre plan stratégique.

Malheureusement, au cours de la dernière année, nous avons déploré la perte de deux membres importants de notre conseil d'administration. En août 2022, nous avons perdu Deepak Ruparell, qui siégeait à notre conseil d'administration depuis 2021 et qui était membre du Comité de vérification et du Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants. En tant que propriétaire et président du Silver Hotel Group, M. Ruparell était également un membre très respecté de l'industrie canadienne du tourisme d'accueil. En janvier 2023, Hazel McCallion nous a quittés. M^{me} McCallion a dirigé la transformation économique à Mississauga au cours de ses 36 années à titre de mairesse en plus de jouer un rôle de premier plan dans le paysage politique canadien. Ayant siégé à notre conseil d'administration depuis 2017, elle a été une mentore et une conseillère pour notre conseil d'administration et moi. Nous sommes reconnaissants envers M. Ruparell et M^{me} McCallion pour les services qu'ils ont rendus à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto. Leur absence se fera ressentir par notre conseil d'administration et l'ensemble de la communauté de la GTAA.

Pour l'avenir, j'estime que la reprise se poursuivra en 2023. Alors que nous amorçons la mise en œuvre de notre plan stratégique, je suis persuadé que nous sommes sur la bonne voie. En nous concentrant sur l'exécution et en faisant preuve d'adaptation, d'agilité et de résilience, nous pouvons réaliser notre vision et allier transport et plaisir. Nous sommes prêts à traverser les futures tourmentes. Nos objectifs sont ambitieux, mais j'ai confiance en notre leadership et en toute l'équipe de la GTAA pour obtenir les résultats qui nous propulseront vers la croissance et la réussite. Je suis impatient de vous faire état de nos progrès dans de prochains rapports.

Cordialement,



Doug Allingham
Président du conseil d'administration de la GTAA

Période de questions avec la chef de la direction de la GTAA, Deborah Flint

Deborah Flint
Présidente et chef de la direction

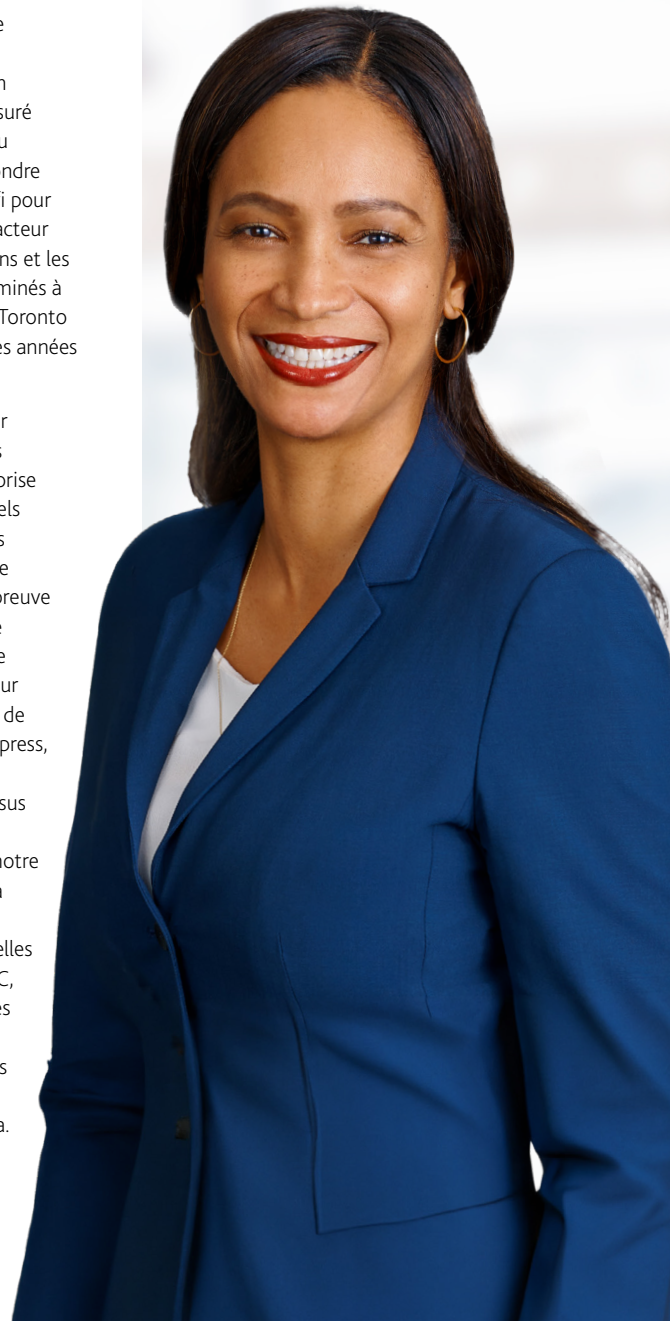
L'année 2022 a été une autre année difficile pour le secteur de l'aviation. Quels ont été les plus grands défis auxquels la GTAA a été confrontée?

L'année a été difficile partout dans le monde et pour l'ensemble du secteur, surtout pour les passagers de l'aéroport Toronto Pearson qui ont subi directement les conséquences de l'annulation tardive des vols et de la perte de bagages. Nous comprenons profondément avec chacun de nos passagers et nous regrettons les difficultés qu'ils ont éprouvées au cours de la reprise de la dernière année. Après deux années difficiles d'adaptation et de survie à une pandémie, cette nouvelle année a présenté d'autres défis. Au cours de 2022, le contexte réglementaire des politiques de santé encore présent pour les passagers à l'arrivée a eu une incidence énorme sur les activités. En été, il y a eu une augmentation du trafic de passagers. En quelques semaines seulement, nous sommes passés de l'un des grands aéroports les plus à l'arrêt au monde à l'un des plus achalandés. La relance et l'accélération des activités au sein d'un écosystème de voyage très complexe, interrelié et multipartite comme l'aéroport Toronto Pearson, compte tenu de son haut niveau de connectivité internationale et des frontières américaines et canadiennes à l'intérieur même de l'aéroport, ont été une réalisation monumentale. Un autre défi important entraîné par la relance a été la dotation. Bon nombre de nos quelque 400 partenaires ont fait face à des pénuries de main-d'œuvre et à un pourcentage élevé de nouveaux employés, ce qui a mené à des périodes où l'expérience des passagers a été peu fiable, surtout pendant les périodes des voyages des Fêtes.

Comment avons-nous relevé ces défis?

Nous avons relevé ces défis grâce à deux forces fondamentales : le dévouement et l'innovation. Je ne saurais trop insister sur l'importance de nos employés. Je suis extrêmement fière et reconnaissante envers notre personnel compatissant et attentionné qui, malgré un environnement de travail très difficile, a assuré le bon déroulement de nos activités tout au long de 2022. Ils n'ont jamais hésité à répondre présent et à se montrer à la hauteur du défi pour nos partenaires et nos passagers. C'est le facteur spécial qui nous permet de traverser les bons et les mauvais moments, et nous sommes déterminés à faire en sorte que l'expérience à l'aéroport Toronto Pearson soit plus prévisible et fiable dans les années à venir.

Nous sommes une organisation animée par notre mission et nos valeurs, et nous avons également une vision commerciale qui favorise le progrès par l'innovation. Les défis auxquels nous avons été confrontés ont accéléré nos plans de modernisation, en particulier notre évolution technologique. Nous avons fait preuve de plus de transparence en ce qui concerne les temps d'attente réels et prévus, afin que les passagers sachent à quoi s'attendre à leur arrivée à l'aéroport. Nous avons offert plus de certitude grâce à notre programme YYZ Express, et nous avons beaucoup investi dans les progrès technologiques, comme les processus d'enregistrement et d'embarquement sans contact. Nous avons également amélioré notre système de traitement des bagages grâce à l'intelligence artificielle qui peut prévoir la surcharge et détecter les pannes avant qu'elles ne se produisent. En partenariat avec l'ASFC, nous avons installé des portes électroniques utilisant la technologie biométrique afin d'accélérer le dédouanement des voyageurs qui ont soumis leurs renseignements par voie électronique avant d'arriver au Canada. Il ne s'agit là que du début.



« Notre nouvelle vision, “Allier transport et plaisir en faisant de Pearson l’aéroport de choix, tant pour voyager que pour travailler”, témoigne de notre volonté de progresser en tant que chef de file de la prochaine génération d’aéroports. »

Quels sont les points saillants de la GTAA pour 2022?

Nous avons atteint ou dépassé bon nombre de nos cibles prévues pour 2022, y compris les cibles de revenus, ce qui s’avérait nécessaire après les pertes causées par la pandémie et la dette qui en a découlé. Avant tout, nous avons tiré parti des perturbations causées par la pandémie de COVID-19 pour repenser et réinventer notre façon de bâtir et d’exploiter l’aéroport de l’avenir. En 2022, nous avons élaboré un plan stratégique décennal axé sur quatre nouveaux piliers stratégiques : l’expérience client, l’efficacité opérationnelle, l’innovation et la culture et l’expérience employé. « Notre nouvelle vision, “Allier transport et plaisir en faisant de Pearson l’aéroport de choix, tant pour voyager que pour travailler”, témoigne de notre volonté de progresser en tant que chef de file de la prochaine génération d’aéroports. » Nous prenons des mesures importantes en investissant dans les aéroports et les installations de prochaine génération. Cette vision est appuyée par un cadre qui accorde la priorité aux investissements en immobilisations et permet une orientation stratégique axée sur la résolution des principaux problèmes opérationnels tout en renforçant la résilience du système. Le plan s’échelonne sur trois ans, ce qui nous confère la souplesse nécessaire pour nous adapter et être agiles, tout en nous assurant aussi d’évoluer sur le long terme et de connaître la croissance à laquelle nous nous attendons au cours de la prochaine décennie.

Je suis fière de dire que nous avons réussi à faire face aux pressions à court et à long terme tout en réalisant l’un des plus importants projets de réfection des infrastructures côté piste de l’histoire de la GTAA. Nous avons terminé les travaux de la piste 06L/24R, la deuxième piste la plus achalandée de notre aéroport, dans le respect des délais et du budget, et en perturbant le moins possible la communauté. La réfection prolonge la durée de vie de la piste de 30 ans.

Quel est le rôle de la durabilité dans la stratégie?

La GTAA a de solides antécédents en matière d’intendance et de durabilité. Nos intervenants et nos collectivités sont également soucieux de l’environnement et s’attendent à ce que le transport aérien soit plus durable. La GTAA a adopté cette perspective pour tous les travaux qui portent sur les répercussions sociales et environnementales de nos activités.

Nos intervenants et nos collectivités sont de plus en plus soucieux de l’environnement, et la demande en matière d’aviation durable s’accroît chez les voyageurs et les organismes de réglementation. Toutes les activités qu’entreprend la GTAA aujourd’hui doivent tenir compte des répercussions sociales et environnementales. Nous intégrons la durabilité à notre culture, à nos processus et à nos ententes avec nos partenaires et nos clients. Par exemple, une nouvelle procédure d’atterrissage introduite par NAV CANADA à l’aéroport Toronto Pearson diminue les temps de vol, réduit la consommation de carburant et utilise des opérations de descente continue plus silencieuses. Pour atteindre notre objectif de carboneutralité d’ici 2050, nous étudions un programme d’installation de postes de remplissage d’hydrogène pour les véhicules de l’aéroport et pour l’ensemble de la communauté. Pour décarboner le réseau, nous planifions une gamme d’aéronefs propulsés par des carburants d’aviation durables, de l’hydrogène et des batteries électriques. Nous nous positionnons stratégiquement pour un avenir plus durable en élaborant une trousse d’outils pour les ressources en carburant de prochaine génération, en adoptant des principes de circularité environnementale et en innovant.

Alors que vous vous tournez vers l’avenir, qu’est-ce qui vous enthousiasme le plus?

Les fermetures et les relances que nous avons connues témoignent de l’importance réelle du travail de la GTAA. Nos activités et leur incidence sont essentielles pour la région, la province et le pays. Je suis enthousiaste à l’idée de mettre en œuvre notre plan stratégique, qui nous permettra de croître et de créer de la valeur pour nos collectivités et notre pays. Notre plan d’investissement transformateur comprend des investissements dans des améliorations à l’infrastructure attendues depuis longtemps qui nous permettront de répondre aux nouvelles attentes des voyageurs pour la prochaine décennie et au-delà. Pour l’avenir, nous continuerons de mettre l’accent sur la transformation numérique et technologique afin d’assurer une exploitation plus efficace et de transporter les passagers plus efficacement. Bien qu’il puisse y avoir d’autres perturbations en raison d’événements macroéconomiques, je ne doute pas des prévisions qui annoncent un nombre élevé de passagers. En mettant l’accent sur l’expérience client, l’excellence opérationnelle, l’amélioration continue et la croissance et le perfectionnement des employés, nous sommes en bonne posture pour être un chef de file du secteur de l’aviation au Canada, en Amérique du Nord et dans le monde.

Relance du transport aérien

Si deux mots pouvaient résumer l'année 2022 à l'aéroport Toronto Pearson, ce serait « résilience » et « innovation ». Ce sont là les pierres de touche de l'équipe de la GTAA, qui a intensifié ses activités à l'aéroport le plus achalandé du pays et relancé le transport aérien pour des millions de Canadiens.

À mesure que les restrictions liées à la COVID-19 se sont assouplies et que les avions ont à nouveau traversé le ciel, une vague de demandes de voyages refoulées a déferlé. Le nombre de passagers a bondi et l'aéroport a traité en moyenne 921 vols par jour, soit près de deux fois le volume de 2021. Un grand nombre de nos passagers ont été directement touchés par des perturbations importantes, comme des vols retardés et annulés et des pertes de bagages. La GTAA se soucie profondément de l'expérience de chacun des passagers à notre aéroport et prend à cœur ces déceptions. Nous sommes profondément désolés, et c'est pourquoi l'équipe a œuvré jour et nuit à l'amélioration des services et au renforcement de la résilience pour offrir un voyage prévisible, fiable et agréable à l'aéroport Toronto Pearson.

La GTAA a réagi rapidement pour ramener son effectif aux niveaux d'avant la pandémie et soutenir les quelque 400 autres organisations de l'aéroport Toronto Pearson qui ont collectivement embauché des milliers de travailleurs. Cette réalisation a été particulièrement impressionnante compte tenu des habilitations de sécurité et des complexités supplémentaires liées à l'embauche et à la formation du personnel dans un environnement aéroportuaire.

Comme nous nous attendons à ce que la pénurie de main-d'œuvre perdure à court terme, la GTAA continue de mener des activités d'acquisition de talents, notamment par la création d'un nouveau portail d'emploi et d'un site Web pour attirer de nouveaux employés. Ces travaux sont financés par le Fonds pour le développement des compétences de la province de l'Ontario et visent à aider les employeurs à créer une solide stratégie de perfectionnement de la main-d'œuvre à l'échelle de l'aéroport. La GTAA a également commencé à organiser des salons de l'emploi à Toronto Pearson avec de nombreuses entreprises. Le premier, en septembre, a attiré 20 employeurs, 6 agences de placement et 400 chercheurs d'emploi.

Des programmes et des initiatives novateurs ont également été essentiels à la reprise; la réouverture ne signifiait pas un retour aux anciennes façons de faire. Comme l'ensemble de l'écosystème de l'aviation mondiale se trouve en période de relance, la GTAA et ses partenaires ont innové pour rendre plus efficaces l'ensemble de leurs activités.

Le public constatera immédiatement certains de ces projets. Les temps d'attente en direct sont maintenant publiés sur le site Web de l'aéroport. La présentation de cette information s'inscrit dans le cadre de directives améliorées permettant aux passagers de connaître la situation dans les aéroports. Entre-temps, la GTAA a collaboré avec des organismes gouvernementaux en vue de déployer de nouvelles technologies pour le contrôle de sécurité et les processus frontaliers. D'autres innovations ont une incidence en coulisse, alors que la GTAA continue de mettre au point des approches de gestion des opérations axées sur les données. L'aéroport Toronto Pearson est également le seul aéroport canadien à avoir recours au processus de prise de décisions en collaboration en milieu aéroportuaire. Ce système numérique robuste permet aux partenaires clés de transmettre et de suivre des données en temps réel sur les mouvements des aéronefs, ce qui se traduit par des mises à jour plus précises de l'état des vols et une meilleure coordination globale. La GTAA vise à étendre éventuellement le système pour fournir un suivi numérique de toutes les activités aéroportuaires.





Une nouvelle conception du transport aérien

Maintenant que les perturbations liées à la pandémie sont derrière nous, la communauté de l'aéroport Toronto Pearson se concentre sur l'avenir. Les nouvelles technologies transforment l'expérience aéroportuaire à l'échelle mondiale, et la GTAA, qui depuis longtemps fait preuve d'innovation, prévoit diriger ces changements.

Les problèmes auxquels les grands aéroports du Canada seront confrontés dans les années à venir seront peut-être différents de ceux qu'ils ont connus au cours des douze derniers mois, mais ils ne seront pas moins difficiles. Comme le nombre de passagers devrait augmenter au cours des prochaines décennies, d'importantes améliorations des infrastructures seront nécessaires pour répondre à la demande. Il faudra investir dans de nouvelles technologies pour suivre le rythme des systèmes numériques comme les technologies d'embarquement biométriques, qui sont de plus en plus courants dans le monde entier. Pour continuer à réduire les émissions de carbone, les aéroports devront adopter de multiples sources d'énergie, comme l'électricité renouvelable, l'hydrogène et les carburants d'aviation durables.

L'investissement de 25 milliards de dollars du gouvernement des États-Unis dans son infrastructure de l'aviation témoigne de l'intensification de la concurrence entre les plaques tournantes mondiales. C'est pourquoi la GTAA a élaboré un plan ambitieux pour revitaliser l'aéroport Toronto Pearson et lui permettre de relever les défis qui l'attendent. Notre plan d'investissement transformateur permettra de moderniser ses installations, d'accroître sa capacité, d'offrir de nouvelles technologies et de positionner l'aéroport Toronto Pearson comme l'un des aéroports les plus novateurs au monde.

Au cours des prochaines années, de nouvelles innovations et technologies rendront les déplacements des passagers dans les aéroports plus fluides et l'aéroport plus durable sur le plan environnemental. Le plan prévoit que les aéroports fonctionneront à l'énergie propre, que les technologies numériques accéléreront l'enregistrement et le contrôle aux frontières, que de nouveaux scanners rendront la sécurité moins intrusive, que des flottes de véhicules électriques ou à hydrogène prépareront les avions au départ et que les contrôleurs de la circulation aérienne guideront les avions de manière sûre et efficace dans le ciel à l'aide des dernières avancées en matière d'intelligence artificielle.

Les plans pour l'aéroport Toronto Pearson sont audacieux et prometteurs, et leurs effets se feront sentir bien au-delà de l'aéroport. En tant que porte d'entrée du pays, l'aéroport Toronto Pearson est important pour l'ensemble du Canada. Il relie les Canadiens les uns aux autres et le Canada au reste du monde.

Après deux ans de fermeture, l'aéroport Toronto Pearson est de retour. Aujourd'hui, la GTAA entame la prochaine étape de son parcours : créer l'aéroport de demain.

PLAN D'INVESTISSEMENT TRANSFORMATEUR

Créer l'aéroport de demain



La demande pour le transport aérien est revenue en force et continue de croître. Nous travaillons avec nos partenaires à la planification de la croissance et nous investissons maintenant dans l'avenir pour que la GTAA puisse répondre à une demande future de dizaines de millions de passagers supplémentaires. Notre plan d'investissement transformateur, élaboré en collaboration avec nos partenaires, vise à revitaliser nos installations, à accroître notre capacité et à offrir de nouvelles technologies qui feront de l'aéroport Toronto Pearson l'un des aéroports les plus novateurs au monde.

LE PLAN D'INVESTISSEMENT TRANSFORMATEUR ORIENTERA NOS INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS EN FONCTION DE NOS HUIT PRINCIPES FONDAMENTAUX :

AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT

Une expérience de bout en bout prévisible et personnalisée

BÂTIR UN AÉROPORT DURABLE POUR L'AVENIR

Un aéroport carboneutre et résilient aux changements climatiques qui tire parti d'une économie circulaire

ÉTABLIR DE NOUVELLES SOURCES DE REVENUS

Repenser nos secteurs d'activité pour offrir une plus grande sécurité financière, nous remettre de la dette contractée en raison de la pandémie et nous préparer aux chocs futurs

FAVORISER LE RENDEMENT ET L'EFFICACITÉ OPÉRATIONNELS

Grâce à la technologie et à l'automatisation

FAÇONNER UN AVENIR NUMÉRIQUE

Créer un aéroport intelligent de prochaine génération

MISER SUR LES CAPACITÉS INTELLIGENTES

Un aéroport résilient, souple et évolutif

INSTAURER UN ENVIRONNEMENT INCLUSIF

Aider YYZ à attirer et à former les meilleurs talents

CRÉER UNE NOUVELLE PROPOSITION DE VALEUR POUR LES COLLECTIVITÉS

L'aéroport comme source de fierté et lien économique profond avec ses voisins



PASSAGERS

Améliorer l'expérience aéroportuaire



Pour relever les défis de 2022, nous avons mis en place plusieurs processus novateurs et améliorations technologiques qui aident les passagers à se déplacer plus rapidement et plus facilement d'une porte à l'autre. Ces améliorations nous préparent aux prochaines innovations que nous verrons à l'aéroport Toronto Pearson à mesure que nous passons à une expérience aéroportuaire intelligente et transparente qui mise sur la technologie numérique.

Une transparence accrue des processus de nos partenaires par l'entremise de notre portail en ligne qui, grâce à des données en temps réel, fournit des renseignements sur les temps d'attente pour les procédures clés, y compris l'enregistrement, le contrôle de sécurité, les douanes américaines, les douanes canadiennes et la livraison des bagages d'arrivée.

L'installation de portes électroniques pour accélérer le traitement douanier canadien pour les passagers internationaux arrivant au Canada qui ont présenté leur déclaration douanière au moyen de l'application de déclaration faite à l'avance avant d'atterrir au pays.

Un accès élargi à la technologie d'aide BlindSquare, une application de synthèse vocale qui fournit une information verbale sur l'emplacement et les environs de l'utilisateur – nous avons maintenant 27 balises intelligentes à l'aéroport pour aider à orienter les passagers aveugles ou malvoyants.

YYZ Express est un service gratuit qui permet aux passagers de réserver un créneau pour le contrôle de sécurité pendant les heures de pointe. Les voyageurs peuvent ainsi planifier leur voyage à l'avance et contribuer à répartir la demande au cours de la journée. Les passagers à destination des États-Unis peuvent maintenant gagner du temps grâce à l'application Mobile Passport Control du Bureau des douanes et de la protection des frontières des États-Unis. Il est possible de répondre au moyen d'un formulaire électronique aux questions d'inspection du Bureau des douanes et de la protection des frontières des États-Unis à partir d'un téléphone intelligent ou d'une tablette avant l'arrivée à l'aéroport.

De nouveaux kiosques interactifs multilingues aident les passagers à trouver leur chemin dans l'aéroport et à réserver leur hôtel et leur restaurant.

Nous sommes le premier aéroport en Amérique du Nord, et le deuxième au monde, à recevoir la reconnaissance pour l'amélioration de l'accessibilité du Conseil international des aéroports (ACI), un programme unique en son genre consacré à l'accessibilité et à l'amélioration continue des aéroports.

MOBILISATION DES EMPLOYÉS

Constituer une main-d'œuvre dont nous sommes fiers



La main-d'œuvre de l'aéroport est répartie entre plus de 400 employeurs différents unis par un objectif commun. La GTAA s'affaire à redorer la réputation de l'aéroport en tant que source de bons emplois stables pour les employés actuels et source de débouchés pour les collectivités environnantes.

L'amélioration de l'avancement professionnel et des pratiques de mobilité interne pour l'effectif de la GTAA rassemblant plus de 1 600 personnes, grâce à des occasions d'apprentissage et de perfectionnement accrues sur des plateformes comme LinkedIn, donnant accès à des milliers de programmes d'apprentissage.

Formation offerte aux employés pour instaurer une culture de croissance et de possibilités.

L'accent mis sur le bien-être de notre effectif grâce à l'introduction de l'application Calm, qui fournit des outils et des ressources pour améliorer la santé mentale et physique.

Nous avons organisé des événements de remerciement et aidé nos employés à explorer des activités de loisir amusantes avec leur famille en reconnaissance de leur travail acharné, de leur engagement et de leur dévouement pendant une période très difficile pour nos aéroports et pour compenser le temps passé loin de chez eux.

Nous avons pour objectif de représenter la diversité de la collectivité où nous exerçons nos activités.

Développement de nos initiatives de DEI par l'entremise de tournées de DEI et de formations sur le leadership inclusif.

Établissement de deux nouveaux groupes-ressources d'employés : le Réseau des professionnels noirs et le réseau Piste arc-en-ciel, ce dernier étant le premier groupe d'employés 2ELGBTQIA+ de la GTAA.



TECHNOLOGIE



Innover en aviation

Nous adoptons de nouvelles technologies qui permettent de faciliter la vie des passagers, d'améliorer les activités et de renforcer la capacité de répondre à la demande future de transport aérien :

L'aéroport Toronto Pearson est devenu le premier aéroport au monde à mettre à l'essai des scanners HEXWAVE à l'entrée de nos aérogares qui utilisent l'imagerie 3D et l'intelligence artificielle pour repérer des objets dangereux comme des armes sur les personnes qui entrent sur les lieux. Cette technologie a le potentiel d'accroître et de faciliter les contrôles de sécurité à l'avenir.

La technologie de séquençage génomique de pointe est utilisée pour l'échantillonnage des eaux usées afin de détecter la présence de pathogènes dans les eaux usées et de surveiller les nouvelles souches de COVID-19 et d'autres maladies infectieuses.

Notre partenariat avec BlueDot nous permet de suivre et de prévoir les éclosions de COVID-19.

Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires pour introduire de nouvelles technologies :

NAV CANADA utilise l'intelligence artificielle pour déterminer les distances d'atterrissage optimales pour les avions à l'arrivée. Il nous est alors possible d'augmenter le nombre d'avions qui atterrissent par vent fort, réduisant les retards et les émissions des aéronefs.

Grâce à l'hydrogène et à d'autres carburants propres qui s'inscrivent dans nos ressources en carburant de prochaine génération, nous réduisons nos émissions et nous positionnons pour un avenir plus durable.





COLLECTIVITÉ

Soutenir nos collectivités



Nous sommes fiers du rôle que nous jouons dans le soutien des collectivités que nous servons. À l'aéroport Toronto Pearson, nous nous efforçons de travailler avec nos voisins en tenant la collectivité informée et engagée afin de construire ensemble l'aéroport de l'avenir. En tant que bons citoyens corporatifs, nous voulons aussi redonner à nos collectivités.

OFFRIR DE NOTRE TEMPS, AMASSER ET DONNER DE L'ARGENT, TRANSMETTRE NOS COMPÉTENCES ET NOS HABILÉTÉS :

387 000 \$ 150 000 \$

En 2022, grâce à notre fonds communautaire du projet Propeller, nous avons donné 387 000 \$ à six organismes communautaires.

Nous nous sommes engagés à verser 150 000 \$ à six organismes dirigés par des Noirs et des Autochtones.

Nous avons élaboré notre proposition de valeur pour la communauté à l'appui de notre plan d'investissement transformateur et conformément au nouveau plan stratégique de la GTAA, en nous fondant sur les résultats d'un sondage envoyé à 5 000 résidents de la collectivité et d'un panel en personne composé de membres de la collectivité largement représentatifs et choisis au hasard.

LES GENS SOUHAITENT QUE L'AÉROPORT TORONTO PEARSON SOIT :

UN CHAMPION
POUR LA RÉGION

UN BON EMPLOYEUR
OÙ LES POSSIBILITÉS
DE CARRIÈRE SONT
INTÉRESSANTES

UN ACTEUR
ENVIRONNEMENTAL
CRÉDIBLE

LE FOURNISSEUR
D'UNE EXPÉRIENCE
AÉROPORTUAIRE
EXCEPTIONNELLE

Gouvernance organisationnelle

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 Politique nationale des aéroports et les Principes de responsabilité publique ont établi le cadre de gouvernance des administrations aéroportuaires, y compris la GTAA, et ont servi de cadre pour le bail foncier avec Transports Canada et le règlement administratif de la GTAA. Ces documents énoncent également certaines exigences, notamment en ce qui concerne la nomination des membres, la tenue d'assemblées publiques, la publication de certains documents et l'adoption de certaines politiques d'entreprise.

Membres et conseil d'administration

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.

Les membres de la GTAA sont également ses administrateurs; le présent rapport annuel fait également référence à ceux qui siègent au conseil d'administration de la GTAA.

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.

Le tableau qui suit indique le nom des administrateurs, ainsi que leur lieu de résidence, la date à laquelle ils sont devenus administrateurs, la date de fin de leur mandat actuel, leur profession principale et leur adhésion aux comités du conseil d'administration, au 31 décembre 2022.

CONSEIL D'ADMINISTRATION



DOUGLAS ALLINGHAM

Ontario, Canada

Administrateur de sociétés

Administrateur depuis : 2018

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

Échéance du mandat actuel : 2024

M. Allingham est un ingénieur civil comptant 40 années d'expérience dans les secteurs public et privé. Il est l'ancien vice-président directeur d'ECOM 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.



NAFISAH CHOWDHURY

Ontario, Canada

Associée, Miller Thomson s.r.l.

Administratrice depuis : 2022

Échéance du mandat actuel : 2025

Comité de la gouvernance et des relations
avec les intervenants

Comité des ressources humaines
et de la rémunération

M^{me} Chowdhury est associée chez Miller Thomson s.r.l., où elle pratique dans le domaine des litiges commerciaux et du droit de l'emploi. Elle a obtenu un baccalauréat spécialisé en études environnementales de l'Université de Waterloo et un doctorat en droit de l'Université de Toronto, en plus d'avoir été admise au Barreau de l'Ontario en 2008. En 2018, elle a reçu le prix Lexpert Rising Star, qui reconnaît les meilleurs avocats canadiens âgés de moins de 40 ans. Dans ses temps libres, M^{me} Chowdhury siège au conseil consultatif de divers organismes communautaires.



JEFF P. FEGAN

Texas, États-Unis

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

Administrateur depuis : 2014

Échéance du mandat actuel : 2023

Comité des ressources humaines
et de la rémunération

Comité de planification et de développement
commercial

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.



LISE FOURNEL

Québec, Canada

Administratrice de sociétés

Administratrice depuis : 2022

Échéance du mandat actuel : 2025

Comité de vérification

Comité de planification et de développement commercial

M^{me} Fournel est une experte des technologies qui a une perspective mondiale du marketing, de la gestion des revenus et du commerce électronique. Au cours de sa carrière de plus de 35 ans chez Air Canada, M^{me} Fournel a occupé des postes de responsabilité croissante dans les domaines de la technologie, de la planification stratégique et des passagers commerciaux. Elle a également été présidente de Destina.ca. Elle siège au conseil d'administration du Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario et est une ancienne directrice de Desjardins Sécurité financière. M^{me} Fournel a également siégé à plusieurs conseils d'administration d'organismes à but non lucratif, dont celui de l'Université de Montréal, de Tourisme Montréal, du CIREM, du Musée Pointe-à-Callière et de Dystrophie musculaire Canada. M^{me} Fournel est titulaire d'un baccalauréat ès sciences en mathématiques de l'Université de Montréal, a fait des études supérieures en administration des affaires aux Hautes Études commerciales (HEC) de Montréal et a obtenu le titre IAS.A. de l'Institut des administrateurs de sociétés. Elle est également titulaire d'une maîtrise en mathématiques de l'Université de Montréal.



PETER GREGG

Ontario, Canada

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

Administrateur depuis : 2018

Échéance du mandat actuel : 2024

Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants

Comité des ressources humaines et de la rémunération

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



DON KENNEDY

Ontario, Canada

Administrateur de sociétés

Administrateur depuis : 2020

Échéance du mandat actuel : 2023

Comité de vérification

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 a commencé sa carrière en vérification chez PricewaterhouseCoopers LLP. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce (avec distinction) de l'Université Queen's.



HAZEL MCCALLION

Ontario, Canada
In memoriam

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
Fin du mandat : 2023
Comité de vérification
Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants

M^{me} McCallion était présidente des décisions gériatriques de Rever Inc., chancelière de Sheridan College, et conseillère principale au campus de Mississauga de l'Université de Toronto. Elle a été l'une des mairesses au plus long mandat au Canada, ayant occupé 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.



MARC NEEB

Ontario, Canada

Administrateur de sociétés
Administrateur depuis : 2019
Échéance du mandat actuel : 2025
Comité des ressources humaines et de la rémunération (président)
Comité de planification et de développement commercial

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.

MICHELE MCKENZIE

Ontario, Canada

Directrice principale, McKenzie Business Strategies (société de conseil en gestion)
Administratrice depuis : 2018
Échéance du mandat actuel : 2024
Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants (présidente)
Comité des ressources humaines et de la rémunération

M^{me} McKenzie est une administratrice de sociétés et une conseillère en affaires qui possède une forte expertise en tourisme. Elle est consultante auprès de Chemonics International, une société de conseil en développement international basée à Washington, DC. Elle est ancienne 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 aussi 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^{me} McKenzie a également de l'expérience en développement international et a vécu et travaillé au Moyen-Orient. En 2020, l'Association de l'industrie touristique du Canada lui a décerné un prix d'excellence pour l'ensemble de ses réalisations. En 2014, elle a été nommée par le magazine Hotelier parmi les « 10 leaders les plus influents de l'industrie canadienne du tourisme d'accueil au cours des 25 dernières années ». Elle possède une vaste expérience de la gouvernance des conseils d'administration et, en plus de la GTAA, elle siège actuellement aux conseils d'administration d'Investir au Canada, du Fairmont Hot Springs Resort et du Sentier transcanadien, et elle est membre du Comité ministériel d'audit de Statistique Canada. M^{me} McKenzie est titulaire d'un diplôme de l'Université Dalhousie et a obtenu une bourse de recherche à l'Université Harvard. Elle a également obtenu le titre I.A.S.A. de l'Institut des administrateurs de sociétés.



ERIC PLESMAN

Ontario, Canada

Chef du volet immobilier mondial, Healthcare of Ontario Pension Plan

Administrateur depuis : 2019

Échéance du mandat actuel : 2025

Comité de vérification

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, il 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. L'expérience passée de M. Plesman comprend 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). Il 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.



MICHELLE SAMSON-DOEL

Ontario, Canada

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

Administratrice depuis : 2014

Échéance du mandat actuel : 2023

Comité de vérification

Comité des ressources humaines et de la rémunération

M^{me} 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-Markes 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^{me} 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^{me} Samson-Doel est 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

Administrateur depuis : 2017

Échéance du mandat actuel : 2023

Comité des ressources humaines et de la rémunération

Comité de planification et de développement commercial

M. Schwab est un cadre chevronné du secteur 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

Échéance du mandat actuel : 2024

Comité de vérification (président)

Comité de planification et de développement commercial

M. van't Hof est président de Tonbridge Corporation, une banque d'investissement et société de conseils établie à Toronto, et chargé de cours à l'Université de Toronto, à l'Université de Waterloo et à l'École de comptabilité de l'Institut des comptables agréés de l'Ontario. Avant d'occuper son poste actuel, M. van't Hof était chef de la direction de Tonbridge Power Inc., une société cotée en bourse, et chef de l'exploitation et directeur de Carter Group Inc., un fabricant nord-américain de pièces d'automobile. Auparavant, il était associé et directeur général chez PricewaterhouseCoopers LLP (financement de projets et privatisation) et il a été détaché à la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario par son cabinet. À ce titre, il a représenté 11 administrations aéroportuaires au Canada dans le transfert des opérations de Transports Canada, 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 de vérification de deux sociétés publiques internationales et de deux sociétés privées.



RAJEEV VISWANATHAN

Ontario, Canada

Dirigeant principal des finances et associé, Forum Asset Management (société d'investissement et de développement)

Administrateur depuis : 2020

Échéance du mandat actuel : 2023

Comité de vérification

Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants

M. Viswanathan est directeur général des finances et associé directeur de Forum Asset Management, 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.

Tous les administrateurs de la GTAA sont engagés depuis plus de cinq ans dans leur profession principale actuelle, sauf dans les cas suivants :

Douglas Allingham a été directeur général d'AECOM Canada Ltd. de juillet 1988 à mars 2018.

Peter Gregg a été président et chef de la direction d'Enersource Corporation d'avril 2014 à juin 2017 et président et chef de la direction de la Société indépendante d'exploitation du réseau d'électricité (Ontario) du 20 juin 2017 au 6 novembre 2020.

Michelle McKenzie a été directrice principale de McKenzie Business Strategies de mai 2014 à décembre 2022.

Marc Neeb a été dirigeant principal des ressources humaines de Magna International de 2014 à 2019, avant d'occuper le poste de vice-président directeur de Global Human Resources.

Rajeev Viswanathan a été directeur général des finances de Dream Office REIT de 2015 à 2018 et directeur général des finances de Dream Global REIT de 2018 à 2019.

Indépendance des administrateurs

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 recrutés 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 tient des réunions régulières auxquelles la direction assiste, et à chaque réunion du conseil, la direction est dispensée d'une partie de la réunion et les administrateurs se réunissent à huis clos. Le conseil organise également une retraite annuelle pour se pencher sur la gouvernance du conseil et les questions stratégiques.

Le tableau suivant fait état des administrateurs qui sont actuellement administrateurs d'un autre émetteur assujéti au Canada, ainsi que le nom de cet émetteur :

Administrateur	Nom de l'émetteur assujéti
Lise Fournel	Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario

Mandat du conseil

Le conseil d'administration 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 se trouve dans le mandat du conseil d'administration, qui se trouve à l'annexe « A » de la [notice annuelle](#) de l'organisation.

Planification stratégique

Le mandat du conseil comprend la surveillance du processus de planification stratégique. Dans le cadre du processus de planification stratégique, le conseil examine et approuve périodiquement le plan stratégique de l'organisation, en tenant compte, entre autres, des possibilités et des risques liés à ses activités.

Surveillance des risques

Le mandat du conseil comprend également la surveillance du processus d'évaluation des risques, l'évaluation des principaux risques pour les activités de l'organisation et l'assurance que les systèmes appropriés sont en place pour cerner, évaluer, surveiller et gérer efficacement ces risques. Les risques sont évalués au moyen de critères d'évaluation de l'incidence et de probabilité, y compris la vitesse à laquelle le risque peut avoir une incidence sur 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 propose 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. Ce processus vise à atténuer adéquatement les risques plutôt qu'à les éliminer.

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 sur la durabilité de la GTAA, publié en juin de cette année, souligne l'approche et le rendement de la GTAA en matière de durabilité.

Descriptions de poste

Les descriptions de poste du président du conseil d'administration et du président de chaque comité figurent dans le mandat du conseil d'administration et les chartes des comités concernés.

Orientation et formation continue

Chaque nouveau directeur participe au programme d'orientation pour les nouveaux administrateurs de la GTAA. Ce programme vise à aider les nouveaux administrateurs à comprendre la nature et le déroulement des activités de la GTAA, le rôle du conseil et de ses comités, ainsi que les contributions que les nouveaux administrateurs doivent apporter.

Les sujets abordés dans ces présentations comprennent la structure de gouvernance de la GTAA, la structure financière et la structure du capital, les obligations fiduciaires et les rôles et responsabilités des administrateurs, les relations avec la collectivité et les intervenants, l'exploitation des aéroports et des aéroports, ainsi que les ressources humaines et les relations de travail.

La GTAA a également une politique officielle de formation continue des administrateurs. Conformément à la politique, les administrateurs visitent certaines installations aéroportuaires relativement à diverses questions d'exploitation et de développement. La politique donne également l'occasion aux administrateurs de visiter d'autres aéroports, d'assister à des conférences du secteur et de participer à des occasions de formation pour améliorer leurs connaissances et leurs compétences du secteur à titre d'administrateurs de la GTAA.

Le conseil d'administration de la GTAA participe régulièrement à des séances de formation des administrateurs, qui ont lieu parallèlement aux réunions des comités et du conseil. Ces séances d'information sont offertes par des experts en la matière, y compris des conférenciers de transporteurs aériens, du gouvernement et d'organismes gouvernementaux, et des dirigeants sur des sujets liés au transport, à l'aviation, à la sécurité, à la sûreté, aux relations avec les intervenants et à d'autres enjeux liés à l'exploitation de l'aéroport. En 2022, les séances d'information ont porté sur l'intervention d'urgence, le développement des services aériens et l'infrastructure et le développement du transport en commun.

Code de déontologie

La GTAA a un code de déontologie (le « Code »), qui a été approuvé par son conseil d'administration. Le code est conforme aux lois pertinentes des 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 GTAA. Une copie du Code est accessible sur le site Web de SEDAR au www.sedar.com.

Le conseil surveille la conformité au Code. Chaque année, le conseil d'administration exige que chaque administrateur et dirigeant signe une déclaration annuelle confirmant que le signataire a lu le Code et s'y conforme. Lorsque le signataire n'est pas en conformité avec le Code, la déclaration énonce les raisons de ce non-respect. Tous les administrateurs et les dirigeants ont confirmé être en conformité avec le Code en 2022. 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 potentiellement non déontologique de tout employé, dirigeant ou administrateur.

Nomination des membres

Le Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants est responsable du processus de nomination des administrateurs, qui comprend les responsabilités suivantes : (a) cerner les exigences en matière de connaissances, de compétences et d'expérience des candidats en utilisant une matrice de compétences à l'appui d'un conseil d'administration qui repose sur les compétences et communiquer ces exigences aux proposants, le cas échéant; (b) déterminer si les candidats sont qualifiés pour devenir membres de la GTAA conformément au règlement de la GTAA et évaluer leurs compétences, leur expérience et leurs capacités; (c) formuler des recommandations au conseil d'administration; et (d) revoir périodiquement le processus de nomination.

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 Ville de Brampton, la Chambre de commerce de la Ville de Mississauga, la Chambre de commerce de la région de Toronto, 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 candidatures soumises par 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 fédéral, et les membres élisent un administrateur désigné par la province de l'Ontario.

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

Diversité des administrateurs et des dirigeants

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 et de la direction. 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. Les sections suivantes contiennent des renseignements sur la politique en matière de diversité et d'inclusion de la GTAA et sur la diversité du conseil d'administration et des dirigeants.

a. Administrateurs

Au 31 décembre 2022, le conseil d'administration de la GTAA comptait cinq femmes, soit 36 % des 14 administrateurs¹. De plus, deux 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 et où au moins 30 % des membres du conseil appartiennent à des groupes diversifiés.

La politique en matière de diversité et d'inclusion du conseil prévoit ce qui suit : (a) le conseil apprécie les avantages que la diversité, l'équité et l'inclusion peuvent apporter au conseil et reconnaît que la diversité, l'équité et l'inclusion favorisent des perspectives et des idées différentes, atténuent le conformisme de la pensée et améliorent la surveillance, la prise de décision et la gouvernance; (b) un conseil diversifié et inclusif est un conseil qui fait bon usage de différentes compétences et expériences industrielles et professionnelles, et dont la composition tient compte de questions telles que le sexe, l'identité et l'orientation sexuelles, l'origine culturelle, le handicap, le statut d'autochtone, la race, l'ethnicité, l'âge et d'autres attributs des administrateurs; (c) au moment de proposer des administrateurs, le conseil a pour objectif de cerner les candidats les plus qualifiés et compétents, en tenant compte des avantages que la diversité peut apporter à la composition du conseil; (d) dans le cadre de l'évaluation de l'efficacité du conseil d'administration et de ses comités, le Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants établit un équilibre entre les compétences, l'expérience, l'indépendance et les connaissances requises, ainsi que l'intérêt de la diversité au sein du conseil d'administration.

b. Dirigeants

Au 31 décembre 2022, la GTAA comptait huit² dirigeants, dont deux (la chef de la direction et le directeur général des finances) sont membres d'un groupe minoritaire. Trois dirigeantes, soit 38 %, sont des femmes.

La GTAA a un plan d'équité en matière d'emploi pour tous ses employés, y compris ses dirigeants, qui encourage le recrutement de femmes, de personnes handicapées, d'Autochtones et de membres de minorités visibles. Le plan d'équité en matière d'emploi comprend des mesures visant à éliminer les obstacles à l'emploi et établit des échéanciers et des objectifs pour réaliser des progrès raisonnables vers un milieu de travail représentatif. Le plan d'équité en matière d'emploi est un élément de la stratégie globale de la GTAA en matière de diversité et d'inclusion.

¹ En date du présent rapport, il y a deux postes vacants au conseil d'administration de la GTAA.

² En date du présent rapport, la GTAA compte neuf dirigeants.

Comités du conseil

Le conseil compte quatre comités permanents :

- le Comité de vérification;
- 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.

Le conseil a rédigé des chartes pour chacun de ces comités.

Comité de vérification

Le Comité de vérification 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 de vérification d'un émetteur assujéti. La charte du Comité de vérification, jointe à l'annexe « B » de la [notice annuelle](#) de l'organisation, définit les responsabilités du Comité. La GTAA maintient une fonction de vérification interne distincte dirigée par le directeur de la vérification interne qui relève directement et indépendamment du Comité de vérification.

Au 31 décembre 2022, les membres du Comité de vérification étaient : Johan van't Hof (président), Lise Fournel, Don Kennedy, Hazel McCallion¹, Eric Plesman, Michelle Samson-Doel et Rajeev Viswanathan.

Formation et expérience pertinentes des membres du Comité de vérification

Chacun des membres du Comité de vérification possède des « connaissances financières » et est « indépendant », au sens des lois sur les valeurs mobilières applicables. Pour une description de la formation et de l'expérience pertinentes des membres du Comité de vérification, se reporter aux biographies des membres du Comité de vérification à la section 7.1 de la [notice annuelle](#) de l'organisation.

Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants

Le Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants est chargé de surveiller la gouvernance efficace du conseil et de ses comités par rapport aux mesures qui accroissent l'efficacité. Le Comité surveille aussi les relations de la GTAA avec les intervenants et la stratégie de communication de la GTAA destinée à renforcer l'image de marque et la licence sociale.

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'évaluer l'efficacité du conseil d'administration et des comités; et de surveiller le respect des exigences en matière de gouvernance organisationnelle.

Au 31 décembre 2022, les membres du Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants étaient : Michele McKenzie (présidente), Nafisah Chowdhury, Peter Gregg, Hazel McCallion³ et Rajeev Viswanathan.

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 autres dirigeants, en plus des affaires relatives aux risques, aux politiques et autres questions concernant les ressources humaines de l'organisation.

Au 31 décembre 2022, le Comité des ressources humaines et de la rémunération était composé des administrateurs suivants : Marc Neeb (président), Nafisah Chowdhury, Jeff Fegan, Peter Gregg, Michele McKenzie, Michelle Samson-Doel et Mark Schwab.

Se reporter au « Rôle du Comité des ressources humaines et de la rémunération » pour en savoir plus sur le Comité, son rôle et ses responsabilités.

Comité de planification et de développement commercial

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

Le Comité est également responsable d'examiner les projets d'immobilisations qui dépassent le pouvoir délégué au chef de la direction et de formuler des recommandations à leur égard; de surveiller la mise en œuvre efficace des projets d'immobilisations importants; 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.

Au 31 décembre 2022, les membres du Comité de planification et de développement commercial étaient : Don Kennedy (président), Jeff Fegan, Lise Fournel, Marc Neeb, Eric Plesman, Mark Schwab and Johan van't Hof.

¹ Le mandat de M^{me} McCallion a pris fin en janvier 2023.

Dirigeants

Au 31 décembre 2022, les administrateurs de la GTAA étaient :

Nom et lieu de résidence	Poste occupé
Deborah Flint Ontario, Canada	Présidente et chef de la direction
Craig B.M. Bradbrook Ontario, Canada	Directeur de l'exploitation
Martin Boyer Ontario, Canada	Vice-président et Directeur de l'information
Mark Carbonelli Ontario, Canada	Dirigeant principal des ressources humaines
Ian L.T. Clarke¹ Ontario, Canada	Directeur des finances
Katherine Hammond Ontario, Canada	Vice-présidente, conseillère générale, Sûreté et sécurité des entreprises
Karen Mazurkewich Ontario, Canada	Vice-présidente, Relations avec les intervenants et communications
Patrick C. Neville Ontario, Canada	Vice-président, Planification d'aéroport et services techniques
John Peellegoda² Ontario, Canada	Trésorier

¹ Ian L. T. Clarke a pris sa retraite de la GTAA le 31 décembre 2022.

² John Peellegoda, Trésorier, est dirigeant sans être chef de la direction à la GTAA.

Les administrateurs suivants de la GTAA ont occupé des postes de direction ou d'employés dans d'autres entreprises au cours des cinq dernières années :

Mark Carbonelli a été dirigeant principal des ressources humaines de Dentalcorp Canada de 2016 à 2019 et dirigeant principal des ressources humaines de TPH de 2019 à 2021.

Deborah Flint a été présidente et chef de la direction de Los Angeles World Airports de 2015 à 2019. M^{me} Flint siège actuellement au conseil d'administration de Honeywell International Inc.

Katherine Hammond a été vice-présidente des services juridiques à OMERS Infrastructure d'avril 2012 à juillet 2018.

Karen Mazurkewich a été vice-présidente, Communications stratégiques, de novembre 2019 à juin 2022, et dirigeante principale, Communications et marketing, de décembre 2014 à novembre 2019, au MaRS Discovery District, et rédactrice en chef, de juin 2020 à juin 2022, au Innovation Economy Council.

John Peellegoda a été directeur, Planification des immobilisations et trésorerie à la Algonquin Power & Utilities Corporation de mai 2017 à octobre 2018 et a été directeur supérieur, Trésorerie et Finances générales de janvier 2012 à mai 2017.

Rapport de gestion

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2022





ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient certains énoncés prospectifs. Ces énoncés prospectifs sont fondés sur diverses hypothèses et sont sujets à des risques et incertitudes. Pour une analyse de ces risques et incertitudes, ainsi que des hypothèses et facteurs importants liés aux énoncés prospectifs, se reporter à la section « Mise en garde relative aux énoncés 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 2022 et doit être lu parallèlement aux états financiers consolidés de la GTAA pour les exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021, ainsi qu'à la notice annuelle pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. Ces documents fournissent un complément d'information sur certaines questions dont ne traite pas nécessairement le présent rapport. Des renseignements complémentaires sur la GTAA, notamment sa notice annuelle et les états financiers consolidés susmentionnés, se trouvent sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com. Les états financiers consolidés et le rapport de gestion de la GTAA sont également disponibles sur son site Web à l'adresse www.torontopearson.com.

Profil de la société

La GTAA est une société sans capital-actions en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* et une autorité aéroportuaire désignée en vertu de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*. 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 le 2 décembre 1996 (le « bail foncier »). 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. Le bail foncier se trouve sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com et sur le site Web de la GTAA à l'adresse www.torontopearson.com. La filiale entièrement détenue de la GTAA, Malton Gateway Inc. (« MGI »), une société de portefeuille, a été constituée en société en avril 2017 et détient les actions de Airways Center Inc. (« ACI »), qui a également été constituée en société en avril 2017 dans le but d'acquérir et de gérer des immeubles commerciaux qui ne sont pas liés aux activités directes de gestion, d'exploitation ou d'entretien de l'Aéroport. Les propriétés acquises par ACI ne font pas partie des locaux loués à la GTAA par le gouvernement fédéral en vertu du bail foncier.

Faits saillants financiers et d'exploitation

	2022	2021	Variation ¹¹		2020
(en millions de dollars)				%	
Total des revenus	1 491,9	826,8	665,1	80,4	823,5
Total des charges d'exploitation (hors pertes de valeurs des immeubles de placement et l'amortissement)	733,3	508,4	224,9	48,7	544,7
BAIIA^{2,3}	758,6	318,4	440,2	138,3	278,8
Marge du BAIIA ^{2,3}	50,8 %	38,5 %		12,3 pp	33,9 %
Résultat (perte) avant intérêts, net⁴	395,3	(14,2)	409,5	2 883,8	(69,0)
Bénéfice net (perte)	72,3	(350,4)	422,7	120,6	(383,4)

Se reporter à la section « Résultats d'exploitation » pour de plus amples détails

Se reporter à la section « Résultats d'exploitation nets » pour un rapprochement du résultat net (perte) et du BAIIA

Flux de trésorerie disponibles ⁵ (en millions de dollars)	235,4	(46,3)	281,7	608,4	(513,1)
--	-------	--------	-------	-------	---------

Se reporter à la section « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails.

Volume du trafic voyageur (en millions)

Vol intérieur	14,3	6,8	7,5	111,5	5,5
International	21,3	5,9	15,4	260,1	7,8
Total	35,6	12,7	22,9	180,8	13,3

Trafic aérien

Mouvements d'aéronefs (en milliers)	336,8	173,0	163,8	94,7	174,4
MTOW ⁶ (en million de tonnes)	30,1	16,4	13,7	83,7	16,0
Nombre total de sièges (en millions)	44,9	20,0	24,9	124,1	21,9
Coefficient d'occupation	79,3 %	63,3 %		16,0 pp	60,7 %

Se reporter à la section « Activités d'exploitation » pour de plus amples détails

Au 31 décembre

					2020
Total de la dette (en millions de dollars)	6 802,4	7 213,7	(411,3)	(5,7)	7 002,8
Dette nette⁷	6 296,2	6 532,9	(236,7)	(3,6)	6 481,8
Principaux indicateurs de crédit (\$)					
Total de la dette/nombre de passagers transportés ⁷	382	1 136	(754)	(66,4)	1 052,0
Dette nette ⁸ /nombre de passagers transportés ⁷	353	1 029	(676)	(65,7)	974,0

Se reporter à la section « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails.

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

² Le BAIIA, une mesure financière non conforme aux PCGR, correspond au bénéfice d'exploitation avant les charges d'intérêts et coûts de financement, les pertes de valeurs des immeubles de placement et l'amortissement. Se reporter à la section « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

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

⁴ 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.

⁵ 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.

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

⁷ Aux fins des indicateurs de crédit, 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.

⁸ 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 ».

Aperçu

La GTAA a pour mandat d'aménager, de gérer et d'exploiter les aéroports dans le Centre-Sud de l'Ontario, y compris l'aéroport Toronto Pearson. La GTAA a le droit de fixer les frais et les droits liés à leur utilisation, et d'aménager et d'améliorer les installations. Toronto Pearson est une plaque tournante mondiale qui relie des vols en provenance et à destination d'autres aéroports nationaux et internationaux.

Sommaire du rendement opérationnel

En 2022, les activités d'exploitation à l'Aéroport ont augmenté considérablement de 2021 à 2020, mais elles ont continué d'être inférieures au niveau de 2019 (avant la pandémie de COVID-19). Le volume du trafic voyageur en 2022 représentait 70,5 % de l'activité de 2019.

Plus particulièrement :

- L'aéroport Toronto Pearson a traité 35,6 millions de passagers, soit une augmentation de 22,9 millions (180,8 %) par rapport à 2021 en raison du recul de la pandémie et de l'assouplissement des restrictions de voyage, ainsi que de la demande refoulée de voyages.
- Le nombre de passagers à Toronto Pearson a considérablement augmenté à une moyenne de 97 500 passagers par jour, comparativement à une moyenne de 34 800 passagers par jour en 2021.
- Le nombre moyen de vols a augmenté à 921 par jour, comparativement à 473 par jour en 2021.
- Le nombre de compagnies aériennes qui ont des activités à Toronto Pearson est passé à 57 comparativement à 50 en 2021.
- Toutefois, le nombre de passagers et d'activités aériennes demeure inférieur aux mesures historiques, surtout par rapport à 2019, où les volumes du trafic voyageur étaient en moyenne de 138 000 voyageurs par jour et le nombre de vols, de 1 275 par jour.

Sommaire des résultats financiers

En 2022, la GTAA :

- a généré des revenus de 1,5 milliard de dollars, soit une augmentation de 0,7 milliard (80,4 %) par rapport à 2021, qui se sont rétablis à 98,1 % des revenus de 2019;
- a généré un bénéfice net de 72,3 millions de dollars, soit une augmentation de 422,7 millions de dollars, comparativement à la perte nette de 350,4 millions de dollars en 2021;
- a généré des flux de trésorerie disponibles de 235,4 millions de dollars, soit une augmentation de 281,7 millions de dollars par rapport à 2021¹.

La GTAA a généré un bénéfice net pour le premier exercice depuis 2019 (avant la pandémie de COVID-19).

Défis opérationnels liés à la reprise

Grâce à l'assouplissement continu des restrictions de voyage liées à la pandémie au Canada et à l'international, le volume de voyages a augmenté considérablement tout au long de 2022, comparativement à 2021. Certaines pratiques et certains processus de santé publique concernant la COVID-19 étaient toujours en place, tandis que les volumes de voyages aériens augmentaient considérablement. Alors que la GTAA et ses intervenants répondaient à cette demande croissante, les périodes de pointe des volumes de voyages aériens ont souvent été confrontées à plusieurs défis de transition. Il était notamment question de longues files d'attente pour le contrôle de sécurité avant l'embarquement et de congestion à l'arrivée aux douanes canadiennes, ce qui a mené à la retenue des aéronefs aux portes d'embarquement et au comptage des passagers dans la salle des douanes. Les compagnies aériennes ont annulé des vols à la dernière minute, et les passagers ont eu de la difficulté à récupérer leurs bagages. Le système de bagages de l'Aéroport a également connu des problèmes de résilience.

En 2022, en raison de la hausse inattendue du volume du trafic aérien, les défis en matière de dotation ont eu des répercussions énormes et complexes sur l'ensemble du secteur de l'aviation, notamment :

- Les compagnies aériennes et leurs fournisseurs de services se sont efforcés de fournir un service d'arrivée et de départ des aéronefs en temps opportun.
- Les organismes gouvernementaux ont eu de la difficulté à fournir des services de sécurité, frontaliers et douaniers, adéquats ou uniformes.
- Le fournisseur de services de navigation aérienne du pays n'a pas été en mesure de fournir, à certains moments, un service adéquat et uniforme.
- L'afflux sans précédent de nouveaux travailleurs a retardé l'obtention d'une habilitation de sécurité de transport et d'une carte d'identité pour les zones réglementées.

La circulation des bagages a été particulièrement perturbée par le retour d'une forte demande de voyages. Les pénuries de personnel chez les manutentionnaires au sol des compagnies aériennes, les interruptions d'activités du système de transport des bagages de l'Aéroport et le mauvais rendement des compagnies aériennes en matière de ponctualité ont eu une incidence sur la livraison en temps opportun des bagages aux passagers. Par conséquent, un grand nombre de bagages ont manqué leur vol de correspondance et ont dû être traités manuellement par le personnel de la compagnie aérienne à un aéroport intermédiaire de correspondance, dont bon nombre manquaient de personnel, avant d'être acheminés par des vols ultérieurs qui étaient déjà au maximum de leur capacité. Les intervenants de la GTAA et de l'aéroport Toronto Pearson ont travaillé d'urgence pour régler divers problèmes liés aux activités du système de bagages et continuent de prendre des mesures pour améliorer sa résilience et son efficacité.

La GTAA a fait face à des défis en raison de la réduction des heures d'ouverture du Bureau des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (« USCBP ») pour le prédédouanement et du maintien des effectifs du USCBP à des niveaux inférieurs à ceux de 2019. Par conséquent, les temps d'attente pour passer les douanes américaines ont souvent dépassé 60 minutes aux heures de pointe de l'été 2022.

¹ Les flux de trésorerie disponibles, mesure financière non conforme aux PCGR, s'entendent des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation tels qu'ils sont présentés dans le tableau consolidé des flux de trésorerie, moins les charges d'intérêts et coûts de financement, déduction faite du produit d'intérêts, moins le montant des dépenses d'investissement (immobilisations corporelles et acquisitions de biens). Se reporter à la section « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

La GTAA et les compagnies aériennes qui exercent leurs activités à l'aéroport Toronto Pearson ont augmenté l'effectif requis pour répondre à la demande croissante de voyages, que ce soit en rappelant des employés qui ont été mis à pied plus tôt pendant la pandémie ou qui étaient en congé autorisé en raison de la politique de vaccination obligatoire (décrite ci-dessous) ou en embauchant de nouveaux employés. Le gouvernement du Canada a contribué en embauchant du personnel de contrôle de sécurité supplémentaire de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), ainsi que des agents de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), en plus de stagiaires d'été. La GTAA et Transports Canada ont collaboré à des changements de processus visant à accroître l'efficacité et la rapidité du traitement des laissez-passer de zone réglementée et des habilitations de sécurité en matière de transport.

Améliorations opérationnelles

En collaboration avec les compagnies aériennes, les manutentionnaires au sol et d'autres partenaires de l'Aéroport, la GTAA a réalisé d'importants progrès opérationnels en 2022 et a lancé divers programmes visant à améliorer l'expérience des passagers.

Au cours de la période de juin à août 2022, la GTAA a apporté des améliorations aux flux des activités de la salle des douanes de l'aérogare 1 en ajoutant 12 nouvelles portes électroniques et 34 nouvelles bornes d'inspection primaire. En août 2022, 20 bornes de nouvelle génération ont été installées à l'aérogare 3 afin d'améliorer la capacité, la circulation des passagers et les temps d'attente pour répondre à la demande de passagers. Tous les appareils ont été configurés pour tirer parti du processus de la fonction Déclaration de l'ASFC faite à l'avance, qui, s'il est réalisé avant le voyage, peut permettre aux passagers d'être traités en environ 40 secondes à une porte électronique dans la salle des douanes.

Non seulement les mesures de ponctualité et d'annulation de vols ont été améliorées du troisième trimestre de 2022 au quatrième trimestre de 2022, mais la GTAA a également respecté son engagement à accroître la transparence des données afin d'offrir une expérience plus harmonieuse aux passagers. Au cours du quatrième trimestre de 2022, la GTAA a lancé un nouveau tableau de bord en direct des temps d'attente qui fournit aux passagers des renseignements en temps réel sur l'enregistrement, le contrôle de sécurité, les douanes et les temps d'attente pour la livraison des bagages.

Au cours du deuxième semestre de 2022, la GTAA a travaillé en collaboration avec des partenaires pour mettre en œuvre les programmes suivants conçus pour améliorer la circulation des passagers à l'Aéroport :

- La mise en œuvre d'YYZ Express, un programme de réservation en ligne permettant aux passagers de s'inscrire à l'avance aux files d'attente de contrôle de sécurité.
- L'introduction de la déclaration faite à l'avance aux portes électroniques et aux bornes à l'intérieur de la salle des douanes canadiennes, ce qui a réduit le temps de traitement pour les passagers internationaux à l'arrivée.
- Un programme pilote amélioré de voyageurs dignes de confiance avec l'ACSTA pour le contrôle préembarquement des passagers, conçu pour aider à accélérer le contrôle des passagers inscrits.
- La création d'espaces de traitement supplémentaires dans les aérogares 1 et 3 pour traiter plus rapidement les étudiants internationaux à l'arrivée par le processus d'immigration de l'Aéroport, ce qui a réduit la congestion pour les autres voyageurs internationaux à l'arrivée.
- L'introduction par USCBP de l'application Mobile Passport Control, une application qui permet aux voyageurs qui se rendent aux États-Unis de soumettre numériquement leurs renseignements pour un départ plus simple de l'aéroport Toronto Pearson.

Annonces à la direction

Le 6 juin 2022, Karen Mazurkewich est entrée en fonction à titre de nouvelle vice-présidente, Relations avec les intervenants et communications, de la GTAA.

Ian Clarke, chef des finances, a pris sa retraite le 31 décembre 2022. John Peellegoda, trésorier, a été chef des finances intérimaire entre le 1^{er} janvier 2023 et le 5 février 2023. Le 6 février 2023, J'Maine Chubb est devenu le nouveau directeur financier de la GTAA.

Pat Neville, vice-président, Développement de l'Aéroport et services techniques, a pris sa retraite le 23 février 2023. Le nouveau chef des infrastructures, Bernardo Gogna, est entré en fonction le 23 février 2023.

Le 27 février 2023, Khalil Lamrabet est devenu le nouveau directeur commercial de la GTAA.

Après la fin de l'exercice, le 31 décembre 2022, la GTAA a annoncé que Martin Boyer, vice-président et directeur de l'information, prendra sa retraite le 12 avril 2023. La GTAA a entamé le processus de recherche pour remplacer M. Boyer.

Mesures liées à la pandémie de COVID-19 en 2022

Au cours de 2022, la GTAA, seule et en collaboration avec le gouvernement, les intervenants et ses employés, a pris de nombreuses mesures en réponse à la pandémie.

a. Mesures relatives à la sécurité et aux passagers

- La marque officielle « Aéroport en santé » de l'aéroport Toronto 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 exhaustif lancé en 2020 qui continue de s'adapter à l'évolution des circonstances et des mesures de santé publique. Le programme décrit les mesures que l'Aéroport et ses partenaires ont mises en œuvre pour rétablir et maintenir la confiance dans la sécurité du transport aérien pendant et après la pandémie de COVID-19.

- Le 1^{er} octobre 2022, le gouvernement du Canada a suspendu toutes les exigences relatives à la vaccination contre la COVID-19, y compris l'exigence relative à la vaccination pour les passagers arrivant des États-Unis ou d'autres pays et l'obligation de porter un masque dans les aéroports canadiens et à bord des aéronefs exploités par des transporteurs aériens canadiens. Les passagers qui arrivent des États-Unis et d'autres pays peuvent utiliser l'application ArriveCan pour fournir des renseignements de voyage à l'ASFC, mais ils n'étaient plus tenus de le faire. L'application ArriveCan, grâce à sa déclaration faite à l'avance intégrée, a considérablement réduit les délais de traitement, et la GTAA continue de promouvoir l'utilisation de l'application ArriveCan à cette fin.
- a. *Test de dépistage*
- Depuis le début de la pandémie, les gouvernements provincial et fédéral ont mis en œuvre diverses mesures pour lutter contre la propagation de la COVID-19 dans un contexte d'atteinte de la sécurité dans le voyage aérien. La GTAA a collaboré avec les gouvernements pour préserver la sécurité de tous les passagers et employés.
 - Au cours des trois premiers trimestres de 2022, diverses exigences en matière de dépistage de la COVID-19 étaient toujours en place. Pour en savoir plus, consultez les rapports de gestion trimestriels précédents de 2022.
 - Le 1^{er} octobre 2022, le gouvernement du Canada a suspendu toutes les restrictions frontalières liées à la COVID-19. Ce changement signifie que tous les voyageurs, peu importe leur citoyenneté, n'ont plus à :
 - fournir une preuve de vaccination pour embarquer ou débarquer d'un aéronef au Canada;
 - porter un masque dans un avion et à l'Aéroport;
 - subir un test de dépistage de la COVID-19 avant l'arrivée ou à l'arrivée, toutefois, à compter du 5 janvier 2023, tous les passagers arrivant directement de la Chine, de Hong Kong ou de Macao devaient fournir une preuve d'un test de dépistage de la COVID-19 négatif à la compagnie aérienne concernée avant de monter à bord du vol à destination du Canada;
 - effectuer une période de quarantaine ou d'isolement en raison de la COVID-19;
 - surveiller et signaler les signes ou les symptômes de la COVID-19 qui se manifestent depuis l'arrivée au Canada;
 - soumettre des renseignements sur la santé au moyen de l'application ArriveCan, toutefois, les voyageurs peuvent utiliser l'application pour remplir leurs déclarations de douane et d'immigration avant d'arriver à certains aéroports.
 - À la lumière de l'évolution de la pandémie et de l'assouplissement des restrictions de voyage, la GTAA continue d'adapter ses activités pour soutenir la surveillance continue de la COVID-19. Par exemple :
 - L'analyse des eaux usées est une autre façon non invasive de tester la présence de nouveaux variants au lieu d'entraver la circulation des passagers en testant les passagers à leur arrivée à l'Aéroport. L'Agence de la santé publique du Canada (« ASPC ») et le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario (« MEPNP ») effectuent des analyses des eaux usées à l'aéroport Toronto Pearson dans le cadre d'un programme national de surveillance plus vaste. L'aéroport Toronto Pearson est le premier aéroport au Canada où ce type de tests est effectué.
 - En outre, et parallèlement au programme de l'ASPC et du MEPNP, au troisième trimestre de 2022, la GTAA a lancé un projet pilote novateur d'analyse des eaux usées afin de tester de nouvelles technologies permettant d'analyser les eaux usées sur le site de l'Aéroport. Ce projet est financé par une subvention de recherche accordée par le Programme d'aide à la recherche industrielle du Conseil national de recherches du Canada.
- b. *Aide financière du gouvernement*
- Le 14 mars 2022, Transports Canada a annoncé un nouveau financement pouvant atteindre 142,0 M\$ dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA) pour aider Toronto Pearson et pour soutenir la poursuite des services aériens et d'importants projets d'infrastructure de transport à l'Aéroport. Le programme de l'ACI vise à aider les aéroports à atténuer les répercussions financières de la pandémie de COVID-19, dans le cadre de la stratégie du gouvernement du Canada visant à s'assurer que le système de transport aérien du Canada offre aux Canadiens un choix, une connectivité et un transport aérien abordable. Le financement servira à compenser les coûts associés aux projets de la GTAA concernant la reconstruction d'une piste, la mise en œuvre et l'installation de nouvelles bornes d'enregistrement, de systèmes d'embarquement et de dédouanement aux frontières, ainsi que la réalisation d'études et l'élaboration d'un concept de développement visant à relier Toronto Pearson au prolongement proposé du train léger sur rail (TLR) Eglinton Crosstown. Se reporter à la section « Projets d'immobilisations » pour obtenir des détails sur les remboursements de Transports Canada pour les projets respectifs.
- c. *Évaluation financière de la direction*
- La direction continue d'analyser l'ampleur des répercussions financières de la pandémie de COVID-19, aujourd'hui réduite, et de mettre en œuvre des plans de relance. À long terme, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto croit à un retour à la normale et que la pandémie n'aura pas d'incidence importante sur la viabilité financière à long terme de l'Aéroport.
 - 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.

Compte tenu du caractère dynamique du contexte opérationnel, la direction concentre son soutien à la sécurité des passagers et du personnel de l'Aéroport, ainsi qu'à la viabilité financière de l'organisation.

Reconnaissance opérationnelle et environnementale du secteur de l'aviation

En février 2022, la GTAA a figuré sur la liste des meilleurs employeurs au Canada selon Forbes.

Le 10 mars 2022, Toronto Pearson a été nommé meilleur grand aéroport en Amérique du Nord pour une cinquième année consécutive et reconnu pour offrir les meilleures mesures d'hygiène pour une deuxième année consécutive par le Conseil international des aéroports. L'aéroport Toronto Pearson a également reçu l'agrément sanitaire des aéroports pour une troisième année consécutive.

Le 23 septembre 2022, le programme Airport Carbon Accreditation (ACA) géré par le Conseil international des aéroports (ACI) a désigné l'aéroport Toronto Pearson comme l'un des premiers aéroports à recevoir la certification de niveau 4, Transformation.

Le 6 décembre 2022, l'aéroport Toronto Pearson est devenu le premier aéroport en Amérique du Nord et le deuxième au monde à recevoir l'accréditation du Programme d'accréditation pour l'amélioration de l'accessibilité du Conseil international des aéroports.

Le 27 février 2023, l'aéroport Toronto Pearson a reçu l'agrément du Conseil international des aéroports pour l'état de préparation de ses mesures de santé publique et de sécurité. Ce programme a été conçu pour aider les aéroports à évaluer le niveau d'harmonisation de leurs mesures de santé et de sécurité publiques ainsi que le degré de préparation à la gestion des futurs événements perturbateurs en matière de santé et de sécurité publiques.

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

Grâce à l'assouplissement continu des restrictions de voyage liées à la pandémie au Canada et à l'étranger, le volume de voyages a augmenté considérablement tout au long de 2022, comparativement à 2021. Cependant, les problèmes de dotation et d'autres changements de procédure liés à la COVID-19 ont eu des répercussions sur l'ensemble du secteur, en particulier sur le secteur du transport aérien, l'ACSTA, les agents de l'ASFC et de la USCBP, ainsi que sur NAV CANADA. Les exploitants d'aéroports canadiens, le gouvernement du Canada et le secteur du transport aérien ont travaillé de concert pour relever ces divers défis transitoires.

Le volume total de passagers 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).

En 2022, 35,6 millions de passagers ont transité par l'Aéroport, une augmentation importante de 22,9 millions (180,8 %) par rapport à 2021. Au cours de 2022, la plus grande croissance s'est produite dans le secteur du trafic international, qui a connu une augmentation de 15,4 millions de passagers, ou 260,1 %, alors que le trafic passager dans le secteur du trafic intérieur a connu une augmentation de 7,5 millions de passagers, soit une hausse de 111,5 % par rapport à 2021. Le volume du trafic voyageur a augmenté en raison de l'assouplissement des restrictions de voyage liées à la pandémie et de la demande de voyages repoussée par rapport à 2021.

Le tableau suivant résume le volume du trafic voyageur par secteur pour les exercices clos les 31 décembre 2022, 2021 et 2020 :

Volume du trafic voyageur¹	2022	2021	Variation²²		2020
(en millions)			%		
Vol intérieur	14,3	6,8	7,5	111,5	5,5
International	21,3	5,9	15,4	260,1	7,8
Total	35,6	12,7	22,9	180,8	13,3
(en millions)					
Origine et destination	26,0	9,3	16,7	179,6	9,3
En correspondance	9,6	3,4	6,2	183,8	4,0
Total	35,6	12,7	22,9	180,8	13,3
Origine et destination	72,9 %	73,2 %		(0,3) pp	70,0 %
En correspondance	27,1 %	26,8 %		0,3 pp	30,0 %
Total	100,0 %	100,0 %			100,0 %

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

² La « variation » en pourcentage et le « % » sont établis d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau); « pp » = points de pourcentage.

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 2022, le nombre de passagers au départ et à destination a connu une hausse de 16,7 millions de passagers, ou 179,6 %, pour s'établir à 26,0 millions de passagers et le nombre de passagers en correspondance a augmenté de 6,2 millions de passagers, ou 183,8 %, par rapport à 2021, pour s'établir à 9,6 millions de passagers. En 2022, les pourcentages de passagers au départ et à destination et de passagers en correspondance étaient respectivement de 72,9 % et de 27,1 %, comparativement à 73,2 % et 26,8 % en 2021.

En 2022 :

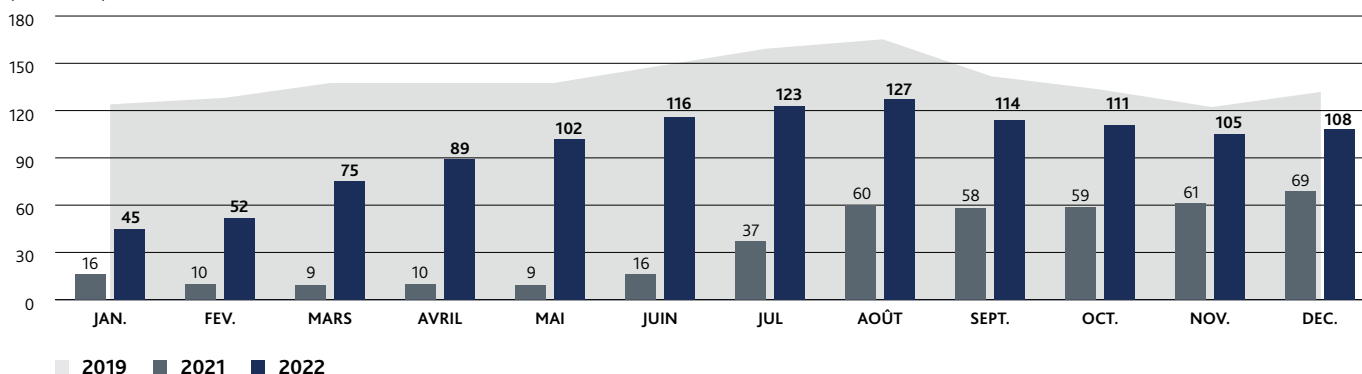
- Le volume du trafic voyageur de l'aéroport Toronto Pearson a d'abord été touché par la pandémie de COVID-19 au cours des deux premiers mois. Toutefois, l'activité pour le reste de l'année a profité du recul de la pandémie et de l'assouplissement des restrictions gouvernementales, ainsi que de la demande refoulée de voyages.
- Le nombre de passagers à Toronto Pearson a considérablement augmenté à une moyenne de 97 500 passagers par jour, comparativement à une moyenne de 34 800 passagers par jour en 2021.
- Le nombre moyen de vols est passé à 921 par jour, comparativement à 473 par jour en 2021.
- Le nombre de compagnies aériennes qui ont des activités à Toronto Pearson est passé à 57 comparativement à 50 en 2021.

Au cours du quatrième trimestre de 2022, le volume du trafic voyageur a repris pour atteindre 78,9 % de son niveau de 2019.

Le tableau suivant présente le nombre quotidien moyen de passagers par mois qui ont transité par Toronto Pearson en 2022, comparativement à 2021 et 2019 (avant la pandémie de COVID-19).

Passagers par jour

(en milliers)



En 2022, la pandémie de COVID-19 a eu une incidence négative sur le nombre de passagers et les volumes de vols, mais ces volumes étaient considérablement plus élevés qu'en 2021. Les facteurs et les restrictions qui ont eu une incidence négative sur les passagers et les voyages en 2022 ont été, à divers moments :

- les règles de restriction des déplacements dans d'autres pays qui ont restreint les déplacements et imposé des tests de dépistage et des exigences sanitaires supplémentaires à partir du Canada, comme l'exigence en matière de vaccination pour voyager aux États-Unis;
- les règles de voyage mises en place par le gouvernement canadien qui limitaient les voyages au Canada, y compris les règles entourant l'utilisation de l'application ArriveCan, et qui ont souvent changé, semant la confusion chez les voyageurs et éliminant la demande;
- la confusion générale et l'incertitude entourant la modification des règles de restriction de la circulation qui variaient d'un pays à l'autre, avec des conséquences importantes en cas de non-conformité;
- les changements ponctuels des horaires de vol, les délais et les annulations par les transporteurs aériens;
- les variants préoccupants de la COVID-19, dont certains seraient plus contagieux que d'autres.

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 les exercices clos les 31 décembre 2022, 2021 et 2020.

Trafic aérien ¹	2022	2021	Variation ²²		2020
(en milliers)				%	
Mouvements d'aéronefs ³	336,8	173,0	163,8	94,7	174,4
Mouvements d'aéronefs de passagers	292,5	136,5	156,0	114,3	149,1
Mouvements d'aéronefs autres que les aéronefs de passagers	44,3	36,5	7,8	21,4	25,3
(en millions)					
MTOW (tonnes)	30,1	16,4	13,7	83,7	16,0
Sièges	44,9	20,0	24,9	124,1	21,9
Sièges par mouvement d'aéronefs de passagers	153,6	146,9	6,7	4,3	147,1
Coefficient d'occupation	79,3 %	63,3 %		16,0 pp	60,7 %

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

² La « variation » en pourcentage et le « % » sont établis d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau); « pp » = points de pourcentage.

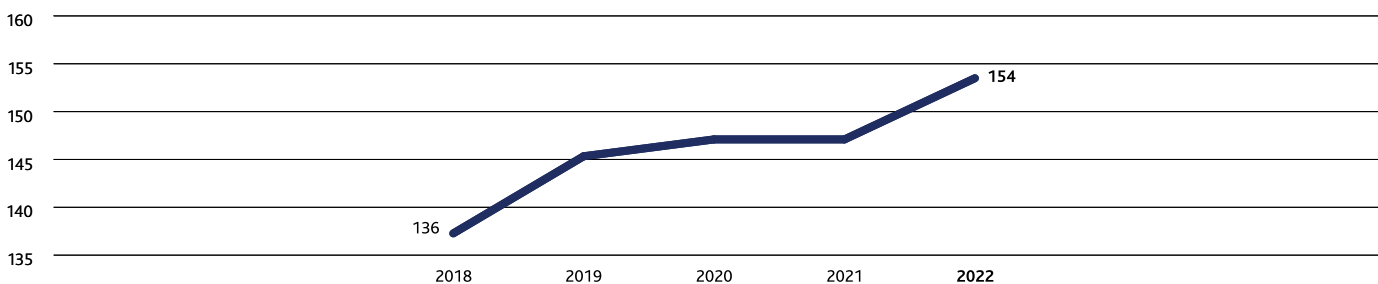
³ Les mouvements d'aéronefs comprennent les mouvements d'aéronefs de passagers et les mouvements d'aéronefs autres que les aéronefs de passagers.

En 2022, les mouvements d'aéronefs, qui comprennent les mouvements de passagers et de non-passagers, ont augmenté de 94,7 % par rapport à 2021; les mouvements d'aéronefs de passagers ont augmenté de 114,3 %; les mouvements d'aéronefs de non-passagers ont augmenté de 21,4 %; et le MTOW a augmenté de 83,7 % pour atteindre 30,1 millions de tonnes. Ces augmentations sont toutes attribuables à plusieurs facteurs, notamment l'assouplissement des restrictions de voyage et la reprise partielle des voyages de passagers et de non-passagers.

En 2022, le nombre de sièges a augmenté de 124,1 % par rapport à 2021 pour s'établir à 44,9 millions. En 2022, le nombre total de sièges par mouvement d'avions de passagers a augmenté de 4,6 % par rapport à 2021 pour atteindre 153,6 sièges par mouvement d'avions de passagers. Cette hausse est attribuable à la reprise des voyages internationaux à partir du deuxième trimestre de 2022, y compris les vols de longs courriers de passagers qui utilisent habituellement de plus gros aéronefs. Les coefficients d'occupation en 2022 ont augmenté de 16,0 % par rapport à 2021.

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

Sièges par mouvement d'aéronefs de passagers



Le nombre de sièges par mouvement d'aéronefs de passagers est une statistique stratégique importante, puisque l'augmentation de la taille des aéronefs par les compagnies aériennes permet à un plus grand nombre de passagers de transiter par l'aéroport Toronto Pearson, tout en respectant les limites de sécurité et autres limites de mouvement d'aéronefs pour la capacité totale de piste.

Cinq nouvelles compagnies aériennes ont commencé leurs activités à l'aéroport Toronto Pearson au cours du deuxième trimestre de 2022 : Canadian North, Air North, Lynx Air, Royal Jordanian et SAS (Scandinavian Airlines). Trois compagnies aériennes sont retournées à l'aéroport Toronto Pearson au cours du deuxième trimestre de 2022 après une interruption prolongée : Condor, EVA Air et OWG (Off We Go). Deux nouvelles compagnies aériennes ont commencé leurs activités à l'aéroport Toronto Pearson au cours du troisième trimestre de 2022 : Canada Jetlines et Biman Bangladesh. En 2022, El Al Israel Airlines a mis fin à ses activités à l'aéroport Toronto Pearson. Après 2022, Porter Airlines a commencé ses activités à Toronto Pearson le 1^{er} février 2023.

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 le modèle financier de la GTAA, 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).

Frais et droits aéronautiques et FAA

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

À compter du 1^{er} janvier 2022, les changements suivants aux tarifs aéronautiques ont été appliqués :

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

Le 28 septembre 2022, la GTAA a annoncé les changements suivants aux tarifs aéronautiques et aux FAA. Les changements suivants sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2023 :

- les tarifs aéronautiques pour l'aviation commerciale, y compris les aéronefs d'affaires et d'aviation générale, ont augmenté de 4 %;
- les FAA pour les passagers au départ ont augmenté de 5 \$ à 35 \$; et
- les FAA pour les passagers en correspondance ont augmenté de 1 \$ à 7 \$.

La direction prévoit des augmentations aux fins suivantes : aider la société à relancer les projets mis en attente en raison de la pandémie de COVID-19; financer le renouvellement et le remplacement des actifs existants; financer des projets qui numérisent l'Aéroport et améliorent la croissance, la compétitivité et la durabilité environnementale de l'Aéroport; s'attaquer aux coûts d'exploitation plus élevés.

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 et pour tenir compte de la baisse du volume de trafic aérien. En vertu des ententes modifiées, pour le reste de 2020 et pour l'ensemble 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. Chacun des transporteurs a payé en 2022 et paiera en 2023 des montants révisés calculés à l'aide d'une combinaison des frais aéronautiques standard de la GTAA et des frais de base initiaux. Chaque transporteur continuera d'être admissible à des remises, sous réserve que les volumes du trafic voyageur et du trafic aérien se rétablissent, et si les seuils de croissance de l'entente initiale sont dépassés au cours d'une année donnée. 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 tire des produits 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 produits commerciaux (qui comprennent le parc de stationnement, les transports de surface, les concessions, les locations, les droits d'enregistrement au comptoir, les autres droits d'enregistrement, les droits d'utilisation des installations de dégivrage et d'autres sources). Les locations comprennent les activités de location 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 fonction du nombre de sièges que compte un avion à l'arrivée, et les droits relatifs aux aires de trafic sont fonction de l'usage qui est fait des aires de trafic et des portes d'embarquement munies de passerelles. Les FAA sont calculés par passager transporté, avec un tarif différent pour les passagers en provenance et au départ, et pour les passagers en correspondance. Une part importante des produits commerciaux est liée au volume du trafic voyageur.

Le tableau suivant présente le sommaire des produits des activités ordinaires consolidés de la GTAA pour les exercices clos les 31 décembre 2022, 2021 et 2020.

Produits des activités ordinaires	2022	2021	Variation¹		2020
(en millions de dollars)				%	
Droits d'atterrissage	367,4	247,5	119,9	48,5	248,0
Frais généraux liés aux aéroports	205,1	126,6	78,5	62,0	137,6
Produits aéronautiques	572,5	374,1	198,4	53,0	385,6
Concessions et locations	269,4	193,1	76,3	39,5	212,2
Parcs de stationnement et transport au sol	175,4	70,3	105,1	149,7	79,6
Autre	61,6	42,0	19,6	46,7	17,6
Produits commerciaux	506,4	305,4	201,0	65,8	309,4
Frais d'amélioration aéroportuaire	413,0	147,3	265,7	180,3	128,5
Total des revenus	1 491,9	826,8	665,1	80,4	823,5

¹ La « variation » en pourcentage et le « % » sont établis d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau); « pp » = points de pourcentage.

Les produits aéronautiques ont augmenté de 53,0 % pour atteindre 572,5 M\$ en 2022, comparativement à 2021, en raison d'une croissance importante de l'activité aérienne.

Par rapport à 2021, les produits consolidés tirés des concessions et de la location ont augmenté de 39,5 % pour s'établir à 269,4 M\$ en 2022. Cette augmentation est principalement attribuable à la croissance importante des activités d'exploitation et à la réouverture de presque toutes les unités commerciales en 2022 par rapport à 2021. Les produits tirés des concessions de la GTAA, qui comprennent les produits tirés de la location de commerces de détail, de la publicité et des commandites résultant des partenariats de l'Aéroport, ont augmenté de 72,5 % pour atteindre 117,9 M\$ en 2022, comparativement à 2021. Les produits tirés de la location ont augmenté de 21,4 % pour s'établir à 151,5 M\$ en 2022, comparativement à 2021. En ne tenant pas compte des produits d'ACI, les produits locatifs ont augmenté de 29,4 % par rapport à 2021 pour s'établir à 117,4 M\$ en 2022.

Au cours de la période de 12 mois précédant le 31 décembre 2022, les ventes des commerces de détail par passager transporté à Toronto Pearson étaient de 28,45 \$ comparativement à 25,83 \$ en 2021, soit une augmentation de 2,62 \$ ou de 10,1 %. L'augmentation est principalement attribuable à la croissance des activités de ventes d'aliments et de boissons, aux opérations de change et à l'ajout de quatre nouveaux partenaires commerciaux en 2022. Les ventes des commerces de détail sont les ventes brutes générées par les locataires de commerces de détail de la GTAA (y compris la vente au détail, les aliments et les boissons, les salons et les services). En vertu des conventions de location conclues avec la GTAA, les locataires paient une somme garantie annuelle minimale ou un pourcentage des ventes brutes à la GTAA à titre de paiement de loyer, selon le montant le plus élevé. Les contrats de location d'un petit nombre de partenaires comprennent une somme garantie annuelle minimale et un pourcentage de ventes brutes.

En 2022, en raison de l'augmentation du volume du trafic voyageur et de l'assouplissement des restrictions liées à la COVID-19, 98 % des commerces de détail, d'aliments et de boissons étaient ouverts, comparativement à 60 % en 2021, ce qui a entraîné une augmentation des revenus.

Les produits du parc de stationnement et du transport au sol ont augmenté de 149,7 % par rapport à 2021 pour se chiffrer à 175,4 M\$ en 2022. L'augmentation est principalement attribuable à la croissance accrue des activités d'exploitation et à la gestion des revenus en 2022. Le stationnement intérieur économique, le service de voiturier, le toit de l'aérogare 3 et le parc de la station Viscount ont rouvert au cours du premier trimestre de 2022, tandis que le stationnement en surface (c.-à-d. le stationnement non couvert qui nécessite le déneigement), y compris les autres toits, et le service d'entretien automobile ont rouvert au cours du deuxième trimestre de 2022. De plus, les produits du transport au sol ont augmenté en raison des nouvelles ententes négociées avec les entreprises de location de voitures à l'Aéroport et des revenus plus élevés provenant de la hausse des prix, qui reflète une pénurie de véhicules.

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 46,7 % par rapport à 2021 pour atteindre 61,6 M\$ en 2022. Les variations des autres revenus provenaient principalement des services de dégivrage. Les revenus de dégivrage sont fondés et calculés sur un modèle de recouvrement des coûts.

Les produits tirés des FAA ont augmenté de 180,3 % par rapport à 2021 pour s'établir à 413,0 M\$ en 2022. L'augmentation est attribuable à l'augmentation du volume de passagers, qui a été légèrement compensée par une proportion plus élevée de passagers en correspondance que de passagers en provenance et au départ.

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 2022, 2021 et 2020 :

Charges	2022	2021	Variation ¹⁾		2020
(en millions de dollars)				%	
Loyers fonciers	163,7	64,8	98,9	152,8	15,6
PTLI ²⁾	12,2	42,3	(30,1)	(71,2)	40,3
Total du loyer foncier et PTLI	175,9	107,1	68,8	64,3	55,9
Biens et services	359,4	249,4	110,1	44,1	315,3
Salaires, traitements et charges sociales	198,0	151,9	46,1	30,3	173,5
Total des charges d'exploitation hors pertes de valeurs des immeubles de placement et l'amortissement	733,3	508,4	224,9	48,7	544,7
Pertes de valeurs des immeubles de placement	23,0	–	23,0	100,0	–
Amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles	340,3	332,6	7,7	2,3	347,8
Total des charges d'exploitation	1 096,6	841,0	255,6	30,4	892,5
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt et autres coûts de financement, déduction faite des produits d'intérêts	323,0	336,2	(13,2)	(3,9)	314,4
Total des charges	1 419,6	1 177,2	242,4	20,6	1 206,9

¹⁾ La « variation » en pourcentage et le « % » sont établis d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau); « pp » = points de pourcentage.

²⁾ Paiements en remplacement d'impôts fonciers aux municipalités.

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 maximal de 12 % des produits de l'Aéroport excédant 250 M\$. Les charges liées au loyer foncier ont augmenté de 152,8 % par rapport à 2021 pour s'établir à 163,7 M\$ en 2022, notamment en raison d'une augmentation considérable des produits et, dans une moindre mesure, du report du loyer foncier pour l'année du bail 2021, ce qui représente la valeur actualisée des paiements de loyers futurs pour tenir compte de la valeur temporelle de l'argent.

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 fonciers (« 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 en février 2022, 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 2022, étant donné que l'augmentation s'appuyait sur le trafic passager de 2020, les charges des PTLI ont augmenté de 71,2 % par rapport à 2021 pour s'établir à 12,2 M\$ en 2021. L'ACI paie des impôts fonciers municipaux dans le cours normal des activités, car les immeubles de placement acquis par l'ACI ne sont pas utilisés directement pour les activités de l'Aéroport.

Par rapport à 2021, les charges liées aux biens et services ont augmenté de 44,1 %, ou 110,0 M\$, pour atteindre 359,4 M\$ pour 2022. L'augmentation des charges s'explique par les frais d'administration liés aux FAA plus élevés engendrés par des volumes accrus de passagers, les coûts plus élevés d'entretien et de traitement des bagages, les coûts de nettoyage, les coûts de déneigement accrus attribuables aux conditions météorologiques hivernales plus difficiles en 2022, les coûts accrus d'énergie et de services professionnels et de consultation, les coûts d'entretien des escaliers mécaniques et ascenseurs et des stationnements de l'Aéroport, les coûts de sécurité accrus et la somme de 5,3 M\$ pour la mise en œuvre de projets de solutions logicielles (entente d'informatique en nuage – IAS 38, Immobilisations incorporelles).

Les salaires, traitements et charges sociales ont augmenté de 30,3 %, ou 46,1 M\$, par rapport à 2021 pour s'établir à 198,0 M\$ pour 2022. L'augmentation de cette dépense est principalement attribuable à la subvention salariale du gouvernement fédéral reçue en 2021 dans le cadre du programme de la SSUC, pour une somme de 27,1 M\$, alors qu'il n'y a pas eu de subvention au cours de la même période en 2022. De plus, de nouveaux employés ont été embauchés en 2022, principalement dans le secteur de l'exploitation aéroportuaire, en raison de l'augmentation du volume du trafic voyageur et des vols à l'Aéroport.

Les pertes de valeurs des immeubles de placement en 2022 de 23,0 M\$ étaient fondées sur des évaluations effectuées par un évaluateur externe indépendant, au moyen de techniques d'évaluation reconnues, comprenant les méthodes de valeur actualisée des flux de trésorerie et de capitalisation directe. La juste valeur totale de tous les immeubles commerciaux se chiffrait à 538,2 M\$ au 31 décembre 2022 (577,0 M\$ au 31 décembre 2021). Selon ces modèles, on a déterminé que certains immeubles de bureaux ont subi une dépréciation. Par conséquent, la valeur comptable de ces propriétés a été réduite à leur juste valeur estimative et une perte de valeur de 23,0 M\$ (néant au 31 décembre 2021) a été constatée dans les états consolidés du résultat net et du résultat global.

La dotation aux amortissements des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles a augmenté de 2,3 % pour s'établir à 340,3 M\$ en 2022, comparativement à 2021. Cette augmentation s'explique principalement par un changement dans la durée d'utilité prévue de certains actifs du terrain d'aviation, ce qui a entraîné une augmentation de l'amortissement.

Pour 2022, les charges d'intérêts et autres coûts de financement, déduction faite des produits d'intérêts, ont diminué de 3,9 % pour s'établir à 323,0 M\$, par rapport à 2021. La diminution est attribuable à l'absence en 2022 de frais liés à la modification de l'acte de fiducie-cadre de 2021 déclarés en 2021 et à l'augmentation des revenus d'intérêts en raison de la hausse des taux d'intérêt en 2022. Les frais d'intérêt supplémentaires découlant de l'émission des BMT de série 2021-1 au quatrième trimestre de 2021 ont été partiellement compensés par les économies d'intérêts découlant du rachat anticipé des BMT de série 2012-1 en juin 2022.

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 2022, 2021 et 2020.

Résultats d'exploitation nets	2022	2021	Variation ¹		2020
(en millions de dollars)				%	
Bénéfice net (perte)	72,3	(350,4)	422,7	120,6	(383,4)
Ajouter : Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	323,0	336,2	(13,2)	(3,9)	314,4
Résultat (perte) avant intérêts, net	395,3	(14,2)	409,5	2 883,8	(69,0)
Ajouter : Pertes de valeurs des immeubles de placement	23,0	–	23,0	100,0	–
Amortissement ²	340,3	332,6	7,7	2,3	347,8
BAIIA ³	758,6	318,4	440,2	138,3	278,8
Marge du BAIIA	50,8 %	38,5 %		12,3 pp	33,9 %

¹ La « variation » en pourcentage et le « % » sont établis d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau); « pp » = points de pourcentage.

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

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

En 2022, la GTAA a généré un bénéfice net de 72,3 millions de dollars, une amélioration des résultats d'exploitation de 422,7 millions de dollars par rapport à la perte nette de 350,4 millions de dollars en 2021. L'amélioration des résultats d'exploitation est principalement attribuable à la hausse importante des revenus provenant de la hausse des activités d'exploitation ainsi qu'à la bonne gestion des coûts d'exploitation au cours de la période.

Le bénéfice avant les charges d'intérêts, les coûts de financement et les pertes de valeurs des immeubles de placement et l'amortissement (« BAIIA ») a augmenté de 138,3 % en 2022 par rapport à 2021, pour être porté à 758,6 M\$. La marge du BAIIA a augmenté de 12,3 points de pourcentage pour se chiffrer à 50,8 % en 2022, comparativement à 2021. L'augmentation du BAIIA et de la marge du BAIIA est principalement attribuable à l'augmentation considérable des produits découlant de la hausse de l'activité d'exploitation par rapport à l'augmentation des coûts d'exploitation. 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

Le tableau suivant présente les principales données financières trimestrielles consolidées non auditées pour les trimestres clos du 31 mars 2021 au 31 décembre 2022.

(en millions de dollars) ⁴	Trimestres clos							
	2022				2021			
	Déc.	Sept.	Juin	Mars	Déc.	Sept.	Juin	Mars
Produits des activités ordinaires	403	422	384	283	275	246	154	152
Charges d'exploitation (hors pertes de valeurs des immeubles de placement et l'amortissement) ⁵	211	194	167	162	157	125	109	117
Pertes de valeurs des immeubles de placement	23	–	–	–	–	–	–	–
Amortissement ⁵	101	74	82	83	81	90	82	80
Bénéfice (perte) avant intérêts et coûts de financement, montant net	68	154	135	38	37	31	(37)	(45)
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	77	80	83	83	84	89	81	82
Bénéfice net (perte)	(9)	74	52	(45)	(47)	(58)	(118)	(127)

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

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

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

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 un examen de son programme d'immobilisations et continue de surveiller ses dépenses en immobilisations en fonction de la reprise du transport de passagers.

En 2022, la GTAA a financé des dépenses en immobilisations principalement au moyen de flux de trésorerie d'exploitation. La GTAA peut accéder aux marchés financiers, au besoin, 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). Le financement servira à compenser les coûts associés aux projets de la GTAA concernant la reconstruction d'une piste, la mise en œuvre et l'installation de nouvelles bornes d'enregistrement, de systèmes d'embarquement et de dédouanement aux frontières, ainsi que la réalisation d'études et l'élaboration d'un concept de développement visant à relier Toronto Pearson au prolongement proposé du train léger sur rail (TLR) Eglinton Crosstown. Après la fin de l'exercice, la GTAA a reçu 73,1 M\$ en financement dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports. De ce solde, 47,0 M\$ représentent les montants dépensés pour la réfection et la remise en état des infrastructures côté piste en 2022, et le solde est lié aux paiements anticipés en vertu du programme.

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 de durabilité 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 – Le programme de restauration des superstructures côté piste 2020-2024 remet 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. En 2022, la reconstruction de la piste 06L-24R et des voies de circulation connexes a été terminée. Depuis le début de ce projet de restauration jusqu'au 31 décembre 2022, la GTAA a dépensé 144,9 M\$. En 2022, la GTAA a dépensé 89,6 M\$ dans le cadre de travaux de restauration. Comme ce projet faisait partie du PIEA, un montant à recevoir de Transports Canada de 47,0 M\$ a été enregistré au 31 décembre 2022, représentant les montants dépensés pour le programme de restauration des superstructures côté piste en 2022 qui sont admissibles à un remboursement en vertu de ce programme. Ces montants ont été reçus après la fin de l'exercice le 31 décembre 2022.

Programme d'infrastructure de manutention des bagages – En 2018, la GTAA a lancé le programme d'infrastructure de manutention des bagages dans ses deux aéroports afin d'accroître la capacité de manutention des bagages, d'améliorer la fiabilité et la résilience du système et de répondre aux exigences actuelles et futures de traitement des bagages. La phase 1 du programme a débuté au quatrième trimestre de 2018 et comprend quatre ensembles de travaux de conception-construction qui visent à améliorer le fonctionnement des systèmes de traitement des bagages de l'Aéroport et à améliorer l'expérience des passagers. Trois des quatre lots de travaux sont terminés, et la priorité en 2022 a été la reprise du quatrième lot de travaux (entreposage précoce des bagages à l'aérogare 3). Depuis la création du Programme d'infrastructure pour la manutention des bagages jusqu'au 31 décembre 2022, la GTAA a dépensé 197,9 M\$. En 2022, la GTAA a dépensé 1,4 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 l'étape de fin de vie utile et devraient être remplacés. De plus, les systèmes actuels ne prennent pas en charge les nouveaux processus essentiels sans contact et à faible contact pour tous les passagers et, par conséquent, la GTAA cherche à se procurer 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 2022, la GTAA a dépensé 6,8 M\$. En 2022, la GTAA a dépensé 5,5 millions de dollars. Une partie des fonds dépensés dans le cadre de ce projet sera remboursée en vertu du PIEA annoncé en 2022.

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 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 dédouanement à l'arrivée et de correspondance de l'ASFC dans l'environnement aéroportuaire. 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 » et un traitement à contact réduit tout en maximisant la circulation des passagers. Depuis le début du projet de modernisation de la frontière jusqu'au 31 décembre 2022, la GTAA a dépensé 12,1 M\$. En 2022, la GTAA a dépensé 7,9 M\$. Une partie des fonds dépensés dans le cadre de ce projet sera remboursée en vertu du PIEA annoncé en 2022.

Aérogare 3 – Installation temporaire de transfert et des arrivées – Le projet d'installation temporaire de transfert et des arrivées de l'aérogare 3 permettra aux passagers d'établir des correspondances entre les vols internationaux et intérieurs de façon plus simple. Le projet d'installation temporaire de transfert et des arrivées de l'aérogare 3 créera de l'espace pour permettre à l'ASFC et à l'ACSTA de fournir des services aux passagers en correspondance. À l'heure actuelle, tous les passagers en transfert d'un vol international à un vol intérieur (TII) et en transit entre des vols internationaux (TVI) de l'aérogare 3 doivent quitter la zone sécurisée et faire l'objet d'un nouveau contrôle par l'ACSTA pour la correspondance. Une ligne d'inspection primaire axillaire offre aux passagers en TII et en TVI une meilleure circulation et une expérience passager améliorée pendant le processus de correspondance. Ils pourront effectuer leur correspondance dans une zone sécurisée de l'aérogare. Depuis le début du projet d'installation temporaire de transfert et des arrivées de l'aérogare 3 en 2021 jusqu'au 31 décembre 2022, la GTAA a dépensé 6,8 M\$. En 2022, la GTAA a dépensé 4,7 M\$.

Actif et passif

Aux 31 décembre 2022, 2021 et 2020, 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 :

	2022	2021	Variation 2022-2021	2020
(en millions de dollars)				
Total des actifs	6 306,0	6 615,8	(309,8)	6 685,5
Total des passifs	7 177,3	7 562,4	(385,1)	7 288,2
Déficit et cumul des autres éléments du résultat global	(871,3)	(946,6)	75,3	(602,7)

Au 31 décembre 2022, par rapport au 31 décembre 2021, l'actif total de la GTAA a diminué de 309,8 M\$, principalement en raison d'une diminution de 164,4 M\$ de l'encaisse causée principalement par le remboursement des BMT de série 2012-1 et de 140,4 M\$ de la valeur comptable nette en immobilisations corporelles. Le passif total de la GTAA a diminué de 385,1 M\$, principalement en raison du remboursement des BMT de série 2012-1 de 388 M\$ en juin 2022, du paiement annuel de 22,0 M\$ de l'obligation-recettes de 1999-1 en juillet 2022 et de la réduction des dépôts de garantie et des produits différés de 3,0 M\$, compensés par une augmentation de 29,3 M\$ des dettes d'exploitation et charges 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 871,3 M\$ au 31 décembre 2022, comme le présentent les états consolidés de la situation financière, ont diminué en raison du résultat de l'exercice, qui est attribuable à l'augmentation des activités liées aux passagers et aux vols.

	2022	2021	Variation 2022-2021	2020
Fonds soumis à restrictions				
(en millions de dollars)				
Fonds du service de la dette	68,7	71,0	(2,3)	68,8
Fonds de réserve du service de la dette	343,7	351,6	(7,9)	349,0
Total des fonds soumis à restrictions au titre de l'acte de fiducie-cadre	412,4	422,6	(10,2)	417,8

Comme le montre le tableau ci-dessus, le total des fonds soumis à restrictions a diminué, passant de 422,6 M\$ en 2021 à 412,4 M\$ en 2022 en raison du remboursement anticipé par la GTAA de BMT de série 2021-1. Les fonds 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. 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 :

	2022	2021	Variation	2020
(en millions de dollars)				
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	786,0	429,4	356,6	169,5
Dépenses d'investissement ¹ – Immobilisations corporelles	(217,0)	(142,9)	(74,1)	(342,0)
Dépenses d'investissement ¹ – immeubles de placement	(5,7)	(1,7)	(4,0)	(13,6)
Intérêts versés et autres coûts de financement, montant net ²	(327,9)	(331,1)	3,2	(327,0)
Flux de trésorerie disponibles³	235,4	(46,3)	281,7	513,1
Diminution (augmentation) des fonds soumis à restrictions	10,2	(4,8)	15,0	(1,6)
(Remboursements) Emprunts, nets	(410,0)	206,1	(616,1)	587,6
Entrées (sorties) de trésorerie nettes	(164,4)	155,0	(319,4)	72,9
Aux 31 décembre				
	2022	2021	Variation	2020
Dette totale	6 802,4	7 213,7	(411,3)	7 002,8
Trésorerie	(93,8)	(258,2)	164,4	103,2
Fonds soumis à restrictions	(412,4)	(422,6)	10,2	417,8
Dette nette	6 296,2	6 532,9	(236,7)	6 481,8
Principaux indicateurs de crédit (\$)				
Total de la dette/nombre de passagers transportés ⁴	382	1 136	(66,4) %	1 052
Dette nette ⁴ /nombre de passagers transportés ⁵	353	1 029	(65,7) %	974

¹ Les dépenses d'investissement – Immobilisations corporelles se rapportent à l'acquisition et à la construction d'immobilisations corporelles et incorporelles; les dépenses d'investissement – Immeubles de placement se rapportent à des acquisitions et à la construction d'immeubles de placement. Les deux sont conformes aux états consolidés des flux de trésorerie des états financiers consolidés au 31 décembre 2022.

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

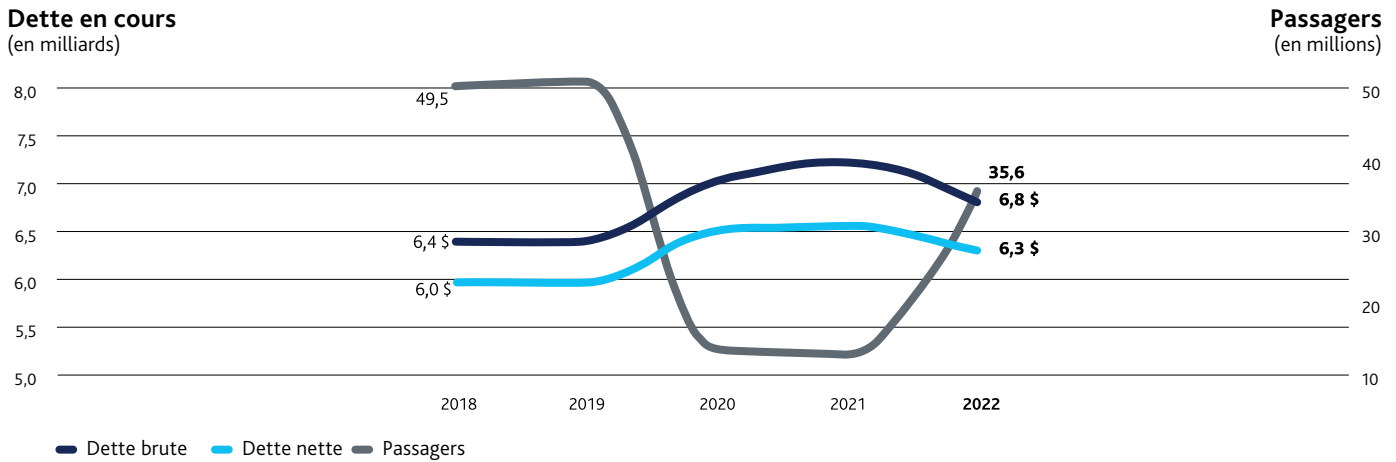
³ Les flux de trésorerie disponibles, mesure financière non conforme aux PCGR, s'entendent des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation tels qu'ils sont présentés dans le tableau consolidé des flux de trésorerie, moins les charges d'intérêts et coûts de financement, déduction faite du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

⁴ Aux fins des indicateurs de crédit, 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 liés aux activités d'exploitation en 2022 ont augmenté de 356,6 M\$ par rapport à 2021 pour s'établir à 786,0 M\$, principalement en raison de l'augmentation importante des produits par rapport à l'augmentation des charges. Les flux de trésorerie disponibles en 2022 ont augmenté de 281,7 M\$ par rapport à 2021 pour s'établir à 235,4 M\$, principalement en raison de l'augmentation importante des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation pour les raisons mentionnées ci-dessus. 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 de plus amples renseignements. Les flux de trésorerie nets ont diminué de 319,4 M\$ en 2022 à des sorties de trésorerie nettes qui s'établissent à 164,4 M\$ par rapport à l'année 2021, en raison du remboursement des BMT de série 2012-1 d'un montant de 388 M\$ et du remboursement annuel de 22,0 M\$ du principal des obligations-recettes de série 1999-1, partiellement compensés par l'augmentation des flux de trésorerie disponibles.

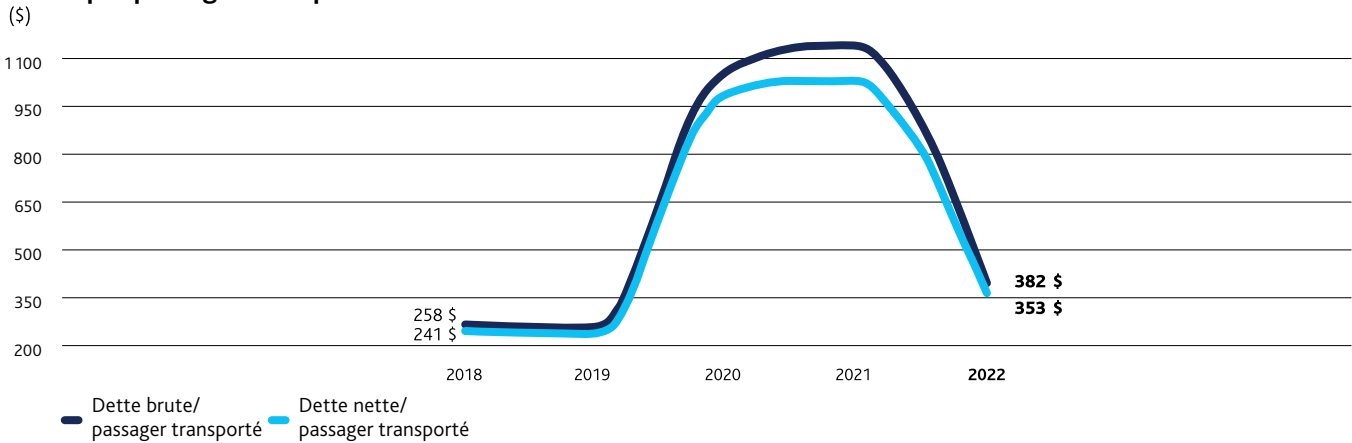
La dette brute a diminué de 411,3 M\$ pour s'établir à 6,8 G\$ au 31 décembre 2022 par rapport au 31 décembre 2021 en raison du remboursement des BMT de série 2012-1. La dette nette a diminué de 236,7 M\$ pour s'établir à 6,3 G\$ au 31 décembre 2022, comparativement au 31 décembre 2021, en raison d'une diminution de la dette brute compensée par une diminution de l'encaisse. 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 graphique ci-dessous illustre l'augmentation de la dette brute de la GTAA au cours des cinq dernières années, qui est passée de 6,4 G\$ en 2018 à 6,8 G\$ en 2022, ainsi que l'accroissement de la dette nette de 6,0 G\$ en 2018 à 6,3 G\$ en 2022, principalement en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19.



Le total de la dette par passager transporté de la GTAA, un indicateur financier clé du secteur des aéroports, fondé sur le volume du trafic voyageur des douze derniers mois, est passé de 1 136 \$ au 31 décembre 2021 à 382 \$ au 31 décembre 2022, en raison d'une réduction de la dette brute et d'un volume du trafic voyageur considérablement plus élevé. La dette nette par passager transporté est passée de 1 029 \$ au 31 décembre 2021 à 353 \$ au 31 décembre 2022 pour les mêmes raisons. 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 de plus amples renseignements.

Dette par passager transporté (\$)



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

La stratégie de la GTAA en matière de gestion de ses placements et de sa trésorerie est de 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 GTAA a pris des mesures pour garantir des liquidités adéquates, notamment la prolongation des engagements disponibles au titre de sa facilité de crédit renouvelable à 2025 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 2022 était d'environ 1,5 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\$. En 2022, les liquidités disponibles de la GTAA n'ont jamais été inférieures à ce seuil. 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. 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.

Les agences de notation Standard & Poor's (« S&P ») et Moody's Investors Service, Inc. (« Moody's ») ont respectivement attribué des notes de « A+ », assortie de perspectives stables, et de « Aa3 », assortie de perspectives stables, aux obligations au titre de la dette à long terme de la GTAA émises en vertu de l'acte de fiducie-cadre. DBRS a accordé une note de « R-1 (faible) » aux obligations au titre du papier commercial de la GTAA et une note d'émetteur de « A (élevée) » à la GTAA. Le 12 août 2022, DBRS a confirmé que la note d'émetteur de la GTAA était de « A (élevée) » et la note de crédit de « R-1 (faible) » assorties de perspectives stables. Le 15 décembre 2022, S&P a confirmé la note de crédit de la GTAA de « A+ », assortie de perspectives stables.

Les notations visent à fournir aux investisseurs une évaluation indépendante de 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 2022 contient de plus amples renseignements sur les notations actuelles de la GTAA.

Le 21 mai 2022, la GTAA a exercé son droit de racheter la totalité des BMT de série 2012-1 d'un montant de 388,0 M\$ en circulation le 21 juin 2022 (la « date de rachat »). Les BMT de série 2012-1 venaient initialement à échéance le 21 septembre 2022. Pour refinancer le rachat des BMT de série 2012-1, la GTAA a émis le 21 juin 2022 79,9 M\$ de papier commercial et le solde a été remboursé avec l'encaisse. Le papier commercial impayé a été entièrement remboursé au plus tard le 10 août 2022.

Au 31 décembre 2022, 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 garanti par la facilité), une capacité disponible de 36,9 M\$ aux termes de sa lettre de facilité de crédit et des liquidités suffisantes de 93,8 M\$, pour un total en liquidités disponibles de 1,5 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.

Liquidités et facilités de crédit (en millions de dollars)

Source	Devise	Échéance	Valeur	Montant prélevé / Garantie du papier commercial / Émission	31 décembre 2022	31 décembre 2021
					Disponible	Disponible
Trésorerie et équivalents de trésorerie	CAD				93,8	258,2
Facilités de crédit :						
1) Facilité de crédit d'exploitation ^{1, 2}	CAD	31 mai 2025	1 400,0	–	1 400,0	1 400,0
Garantie du papier commercial ²				–	–	–
Disponible pour les besoins généraux					1 400,0	1 400,0
2) Lettres de facilité de crédit	CAD	31 mai 2025	150,0	113,1	36,9	67,7
			1 550,0	113,1	1 436,9	1 467,7
Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie)					1 530,7	1 725,9
3) Facilité de couverture ³	CAD	Selon le contrat	150,0	–	150,0	150,0
Total des facilités de crédit et de la trésorerie			1 700,0	113,1	1 680,7	1 875,9

¹ La GTAA maintient les facilités de crédit présentées dans le tableau ci-dessus.

² Au 31 décembre 2022, aucun papier commercial n'est en cours aux fins de garantie.

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

La GTAA maintient actuellement 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. En raison des répercussions de la pandémie de COVID-19, le consortium de la facilité de crédit a approuvé en juillet 2022 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 2022, aucun montant de papier commercial n'était en cours, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de crédit d'exploitation, 113,1 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 2022, le fonds de roulement de la GTAA accusait un déficit de 47,8 M\$, correspondant à l'actif courant diminué du passif courant. Cela s'explique principalement par les intérêts à payer sur la dette à long terme. 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 des liquidités disponibles de 1,5 M\$ de la GTAA, selon la direction, le montant disponible aux termes de sa facilité de crédit d'exploitation, ses flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, son encaisse et sa capacité d'obtenir du financement sur les marchés financiers procurent à la GTAA des liquidités suffisantes pour qu'elle puisse s'acquitter de ses obligations financières et régler les autres éléments de passif courant lorsque les montants sont exigibles.

Le tableau ci-après présente l'analyse des obligations contractuelles à court et à long terme en dollars historiques de la GTAA au 31 décembre 2022 par regroupements d'échéances selon la durée de la période restant à courir, de la date de clôture jusqu'à l'échéance prévue au contrat. Il ne tient pas compte des obligations au titre des régimes de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi, car les échéances, dans ce cas, varient en fonction du moment où les participants quittent les régimes concernés. Le tableau a été dressé en fonction des flux de trésorerie contractuels non actualisés totaux 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.

Obligations contractuelles (en millions de dollars)	Paiements exigibles par période				
	Total	Inférieur à 1 an	De 1 an à 3 ans	De 4 ans à 5 ans	Par la suite
Dettes d'exploitation et charges à payer	216,8	216,8	–	–	–
Obligations d'achat ¹	923,3	320,7	307,7	88,5	206,4
Principal de la dette à long terme	6 776,0	23,4	51,5	379,9	6 321,2
Intérêts à payer sur la dette à long terme	3 963,6	322,6	640,5	633,6	2 366,9
	11 879,7	883,5	999,7	1 102,0	8 894,5

¹ Les obligations d'achat comprennent les engagements aux termes de contrats de biens et de services conclus par la GTAA au 31 décembre 2022 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 186,2 M\$.

Les dettes d'exploitation, les charges à payer et les obligations d'achat devraient être financées à même les flux de trésorerie et des emprunts à court terme, tandis que les obligations au titre du papier commercial et de la dette à long terme ainsi que les intérêts à payer connexes devraient être financés 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 2022, à effectuer des dépenses d'investissement d'environ 186,2 M\$, contre 119,7 M\$ au 31 décembre 2021. À court terme, la GTAA prévoit financer ces engagements principalement au moyen de son encaisse et des flux de trésorerie d'exploitation.

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

La GTAA fixe ses tarifs, charges, droits et loyers pour faire en sorte que ces deux clauses restrictives prévues dans l'acte de fiducie-cadre soient respectées. Le 21 juillet 2021, la GTAA a modifié l'acte de fiducie-cadre, modification qui l'exonère temporairement de l'obligation de respecter l'engagement tarifaire pour l'exercice 2022. La GTAA a demandé et obtenu 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 2022, le ratio prévu dans la clause restrictive relative à l'exploitation de la GTAA était de 140 % 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 136 % par rapport à l'exigence minimale de 125 %.

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

Dette nette

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

Dette nette par passager transporté

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

Les liquidités nettes

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

Principales méthodes et estimations comptables

Les principales méthodes comptables de la GTAA et les modifications apportées à celles-ci sont décrites aux notes 2 et 3 des états financiers consolidés aux 31 décembre 2022 et 2021. Ces états financiers consolidés regroupent les comptes de la GTAA et ceux des filiales entièrement détenues qu'elle contrôle, à savoir MGI et ACI. La totalité des transactions, soldes, produits des activités ordinaires et charges intersociétés ont été éliminés à la consolidation.

La GTAA a adopté les modifications aux normes suivantes en date du 1^{er} janvier 2022. Ces changements ont été apportés conformément aux dispositions transitoires applicables.

a) Modifications 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. Ces modifications n'auront pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

b) Modifications 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. Ces modifications n'auront pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

Normes comptables émises mais non encore appliquées

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

Ces normes ont été modifiées 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. De plus, la norme d'IAS 1 a été modifiée pour faire en sorte que l'entité est tenue de fournir des informations significatives sur ses méthodes comptables plutôt que des informations sur ses principales méthodes comptables. Les modifications entrent en vigueur pour les périodes annuelles commençant le 1^{er} janvier 2023 ou après. On s'attend à ce que ces modifications n'aient pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

b) 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^{er} janvier 2024 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 l'heure actuelle, nous comptons deux postes laissés vacants par le décès de Deepak Ruparell en août 2022 et de Hazel McCallion en février 2023.

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 2022 et 2021 à la note 7, « Créances », pour les montants à recevoir de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et de Transports Canada, et à la note 12, « Contrats de location », pour les sommes dues en vertu du bail foncier.

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 2022, la GTAA avait conclu des transactions avec des membres clés de la haute direction dans le cours normal de leurs contrats de travail auprès de la GTAA. Le conseil d'administration de la GTAA est responsable, collectivement, de superviser la gestion et l'exploitation de l'Aéroport. Les membres du conseil d'administration sont aussi, exclusivement aux fins du présent rapport, 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.

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 que, au 31 décembre 2022, 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 2022, 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 2022, aucun changement dans les contrôles internes à l'égard de l'information financière qui a eu, ou qui est raisonnablement susceptible d'avoir eu, une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la société. La direction continuera de surveiller l'efficacité de ses contrôles internes à l'égard de l'information financière et de ses contrôles et procédures de communication de l'information et pourra y apporter des modifications de temps à autre, selon ce qu'elle considère comme nécessaire ou souhaitable.

Facteurs de risque

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

La GTAA a établi 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. Chaque trimestre, chacun des quatre comités du conseil d'administration surveille les risques particuliers tandis que le conseil d'administration surveille les risques stratégiques importants.

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

Mise en garde relative aux énoncés prospectifs

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

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

Les facteurs et les hypothèses importants qui sous-tendent les énoncés prospectifs contenus dans le présent document sont intrinsèquement plus incertains que ceux des périodes précédentes en raison de la pandémie de COVID-19. La demande de voyages est volatile, notamment en raison de l'évolution des restrictions gouvernementales au Canada et dans le monde, de l'évolution du virus de la COVID-19 et de l'émergence et de la propagation de variants. Si l'évolution du virus de la COVID-19 pousse les gouvernements à imposer à nouveau des restrictions, ces restrictions et les préoccupations des passagers au sujet des voyages en raison de la pandémie de COVID-19 nuiront gravement à la demande de transport aérien. La pandémie de 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 pas prévoir toutes les répercussions possibles ni le moment où les conditions liées à la pandémie de COVID-19 pourraient changer.

Parmi les autres facteurs et hypothèses d'importance : les actions du gouvernement et des voyageurs; la reprise économique après la pandémie de COVID-19; 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.

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



J'Maine Chubb
Directeur des finances

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Notre opinion

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et de ses filiales (collectivement, la « société ») aux 31 décembre 2022 et 2021, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), telles qu'elles sont publiées par l'International Accounting Standards Board.

Notre audit

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

- les états consolidés de la situation financière aux 31 décembre 2022 et 2021;
- les états consolidés du résultat net et du résultat global pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés de l'évolution du déficit et du cumul des autres éléments du résultat global pour les exercices clos à ces dates;
- les tableaux consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates;
- les notes afférentes aux états financiers consolidés, qui comprennent un résumé des principales méthodes comptables.

Fondement de l'opinion

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

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

Indépendance

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

Autres renseignements

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations obtenues avant la date du présent rapport de l'auditeur se composent du rapport de gestion.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne.
- Nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la société.
- Nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière.
- Nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la société à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la société à cesser ses activités.
- Nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.
- Nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités de la société pour exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de l'orientation, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe. Nous assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

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

PricewaterhouseCoopers s.r.l.

Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Toronto (Ontario)

Le 23 mars 2023

ÉTATS CONSOLIDÉS DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Aux 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2022	2021
	\$	\$
Actifs en construction		
Actif courant		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	93 804	258 194
Fonds soumis à restrictions (note 6)	68 724	83 223
Créances (note 7)	92 975	99 202
Compte à recevoir du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (note 7)	47 000	–
Stocks	15 196	14 334
Charges payées d'avance	5 642	5 904
	323 341	460 857
Actif non courant		
Fonds soumis à restrictions (note 6)	343 653	339 424
Immobilisations incorporelles et autres actifs (note 8)	147 304	153 553
Immobilisations corporelles (note 9)	4 986 386	5 126 776
Immeubles de placement (note 10)	439 598	469 475
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi (note 13)	65 686	65 734
	6 305 968	6 615 819
Passif		
Passif courant		
Dettes d'exploitation et charges à payer (note 18)	216 760	187 427
Dépôts de garantie et produits différés	69 239	72 248
Dettes à long terme (note 11)	85 128	478 896
	371 127	738 571
Passif non courant		
Crédits différés (note 8)	6 790	8 992
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi (note 13)	10 674	10 163
Dettes à long terme (note 11)	6 717 232	6 734 771
Loyers fonciers différés à payer (note 12)	65 103	63 507
Autres passifs	6 390	6 390
	7 177 316	7 562 394
Déficit et cumul des autres éléments du résultat global	(871 348)	(946 575)
	6 305 968	6 615 819

Engagements et passifs éventuels (note 15)

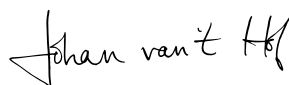
Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers consolidés.

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 DU RÉSULTAT NET ET DU RÉSULTAT GLOBAL

Exercices clos les 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2022	2021
	\$	\$
Produits des activités ordinaires (note 17)		
Droits d'atterrissage	367 403	247 491
Frais généraux liés aux aéroports	205 146	126 632
Frais d'amélioration aéroportuaire	412 973	147 312
Parcs de stationnement et transport au sol	175 385	70 228
Concessions	117 851	68 316
Locations	151 474	124 804
Autre	61 633	42 005
	1 491 865	826 788
Charges d'exploitation		
Loyer foncier (notes 1 et 12)	163 731	64 779
Biens et services (note 19)	359 396	249 408
Salaires, traitements et charges sociales (note 22)	197 962	151 932
Paiements en remplacement d'impôts fonciers	12 208	42 317
Pertes de valeurs des immeubles de placement (note 10)	23 000	–
Amortissement des immobilisations corporelles (note 9)	310 474	303 138
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 8)	17 350	15 631
Amortissement des immeubles de placement (note 10)	12 541	13 827
	1 096 662	841 032
Bénéfice (perte) avant intérêts et coûts de financement, montant net	395 203	(14 244)
Produits d'intérêts	10 770	4 847
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt et autres coûts de financement	(333 720)	(340 994)
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net (note 11)	(322 950)	(336 147)
Bénéfice net (perte)	72 253	(350 391)
Éléments pouvant être reclassés ultérieurement dans le résultat net (perte) :		
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	1 291	1 394
Éléments ne pouvant être reclassés ultérieurement dans le résultat net (perte) :		
Réévaluation des régimes de retraite et autres régimes, montant net (note 13)	1 683	5 159
Autres éléments du résultat global	2 974	6 553
Total du résultat global (perte)	75 227	(343 838)

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 2022 (en milliers de dollars canadiens)	Cumul des autres éléments du		Total
	Déficit	résultat global	
	\$	\$	\$
Solde au 1 janvier 2022	(929 073)	(17 502)	(946 575)
Bénéfice net	72 253	—	72 253
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	—	1 291	1 291
Réévaluation des régimes de retraite et autres régimes, montant net	1 683	—	1 683
Total du résultat global (perte) de l'exercice	73 936	1 291	75 227
Solde au 31 décembre 2022	(855 137)	(16 211)	(871 348)

Exercice clos le 31 décembre 2021 (en milliers de dollars canadiens)	Cumul des autres éléments du résultat		Total
	Déficit	global	
	\$	\$	\$
Solde au 1 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)
Solde au 31 décembre 2021	(929 073)	(17 502)	(946 575)

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)	2022	2021
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	\$	\$
Bénéfice net (perte)	72 253	(350 391)
Ajustements au titre des éléments suivants :		
Amortissement des immobilisations corporelles	310 474	303 138
Amortissement des immobilisations incorporelles et des autres actifs	22 446	20 727
Amortissement des immeubles de placement	12 541	13 827
Pertes de valeurs des immeubles de placement	23 000	–
Bénéfice net découlant de la cession d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	–	147
Régimes d'avantages postérieurs à l'emploi	2 242	1 624
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	322 950	336 147
Loyers fonciers à recevoir	–	28 848
Amortissement de crédits différés	(2 202)	(2 202)
Loyers fonciers différés à payer	1 596	63 507
Variations du fonds de roulement et autres :		
Créances	6 227	(6 071)
Charges payées d'avance	262	540
Stocks	(862)	137
Dettes d'exploitation et charges à payer	18 030	11 450
Dépôts de garantie et produits différés	(3 009)	9 642
Autres passifs	–	(1 700)
	785 948	429 370
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Acquisition et construction d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	(217 006)	(142 851)
Acquisition et construction d'immeubles de placement	(5 664)	(1 696)
Produit de la sortie d'immobilisations corporelles	–	72
Diminution (augmentation) des fonds soumis à restrictions	10 270	(4 814)
	(212 400)	(149 289)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Émission de billets à moyen terme, déduction faite des coûts d'émission	–	396 605
Remboursement de billets à moyen terme et sur la dette à long terme	(410 024)	(20 690)
Papier commercial, net	–	(169 904)
Intérêts versés et autres coûts de financement, montant net	(327 914)	(331 071)
	(737 938)	(125 060)
Entrées (sorties) de trésorerie nettes	(164 390)	155 021
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice	258 194	103 173
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice	93 804	258 194

Au 31 décembre 2022, la trésorerie et équivalents de trésorerie étaient composés d'un solde de trésorerie de 52,3 M\$ (87,2 M\$ au 31 décembre 2021) et d'équivalents de trésorerie de 41,5 M\$ (171,0 M\$ au 31 décembre 2021).

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

NOTES ANNEXES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

31 décembre 2022 et 31 décembre 2021
(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 Convair Drive à Mississauga, en Ontario, au Canada.

Assujettissement de l'Aéroport à un bail foncier

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

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

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

Les biens détenus par les filiales en propriété exclusive de la 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 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 et aux normes comptables internationales (IAS) publiées par l'International Accounting Standards Board (IFRS). Le conseil d'administration a approuvé les présents états financiers consolidés le 23 mars 2023.

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. Si les seuils quantitatifs énoncés dans la norme IFRS 8, Secteurs opérationnels, sont atteints, des informations supplémentaires segmentées peuvent être requises.

Conversion des devises

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

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie 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;
 - (b) les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû.
- (ii) Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global : un actif financier doit être évalué à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global si les deux conditions suivantes sont remplies :
 - (a) l'actif financier est détenu à des fins de perception de flux de trésorerie contractuels et de vente d'actifs financiers;
 - (b) les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant.

- (iii) Juste valeur par le biais du résultat net (« JVRN ») : un actif financier doit être évalué à la juste valeur par le biais du résultat net s'il n'est pas évalué au coût amorti ou à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.
- (iv) Passifs financiers : 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, diminués, 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 à 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 2022, la GTAA n'avait aucun instrument dérivé en cours qui était désigné comme couverture. Cependant, certains profits et pertes liés à des instruments de couverture réglés sont amortis aux états consolidés du résultat net et du résultat global sur la durée à courir jusqu'à l'échéance de l'élément précédemment couvert (voir la note 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 du résultat global (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 contrats 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 du résultat net et du résultat global.

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

Immobilisations corporelles

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

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

Les immobilisations corporelles sont amorties aux taux annuels suivants :

Bâtiments et structures (« Installations côté aérogare et côté piste »)	Mode linéaire sur une période de 2 ans à 60 ans
Passerelles et infrastructure d'approche (« Installations côté aérogare et côté piste »)	Mode linéaire sur une période de 2 ans à 40 ans
Systèmes de manutention des bagages	Mode linéaire sur une période de 15 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 du résultat net et du résultat global.

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

Coûts d'emprunt

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

Immeubles de placement

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

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

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

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

Paievements 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 tenant lieu d'impôts (PTLI). 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*. À compter de l'exercice 2022, une modification au règlement a été mise en œuvre dans le cadre de laquelle l'augmentation annuelle maximale en vertu du règlement est temporairement suspendue jusqu'à ce que les volumes de passagers reviennent au niveau d'avant la pandémie.

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 avions.

Obligations liées aux avantages postérieurs à l'emploi

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

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

Les coûts des services passés sont comptabilisés 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 liées à la construction d'immobilisations corporelles sont comptabilisées comme une déduction des immobilisations corporelles, et les charges d'amortissement sont calculées sur le montant net pour la durée de vie utile de l'actif connexe. Les subventions publiques qui compensent les dépenses particulières engagées ou qui ont trait au revenu sont reportées lorsqu'elles sont reçues et comptabilisées de façon systématique dans les états consolidés des résultats et du résultat global.

4. Changements touchant les méthodes comptables et les informations à fournir

La GTAA a adopté les modifications aux normes suivantes en date du 1^{er} janvier 2022. Ces changements ont été apportés conformément aux dispositions transitoires applicables.

a) Modifications 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. Ces modifications n'auront pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

b) Modifications 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. Ces modifications n'auront pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

Normes comptables émises mais non encore appliquées

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

Ces normes ont été modifiées 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. De plus, la norme d'IAS 1 a été modifiée pour faire en sorte que l'entité est tenue de fournir des informations significatives sur ses méthodes comptables plutôt que des informations sur ses principales méthodes comptables. Les modifications entrent en vigueur pour les périodes annuelles commençant le 1^{er} janvier 2023 ou après. On s'attend à ce que ces modifications n'aient pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

b) 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^{er} janvier 2024 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. Lors de l'évaluation du montant recouvrable pour la dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles et les autres actifs et immeubles de placement, certaines hypothèses clés, y compris les taux de capitalisation, les taux de capitalisation finaux et les taux d'actualisation, peuvent être utilisés.

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 ») qui sont des fonds détenus en trésorerie ou investis dans des actifs financiers à court terme admissibles échéant à moins d'un an. Il y a aussi les Fonds d'exploitation, de principal et de financement, qui prennent la forme de lettres de crédit.

Aux 31 décembre	2022	2021
	\$	\$
Fonds du service de la dette		
Montant du principal	9 827	9 183
Intérêts	58 897	61 863
	68 724	71 046
Fonds de réserve du service de la dette		
Obligations-recettes		
Série 1997-3 échéant le 3 décembre 2027	37 127	36 750
Série 1999-1 échéant le 30 juillet 2029	40 349	40 053
Billets à moyen terme		
Série 2000-1 échéant le 12 juin 2030	39 156	38 639
Série 2001-1 échéant le 4 juin 2031	35 453	35 222
Série 2002-3 échéant le 15 octobre 2032	38 297	38 218
Série 2004-1 échéant le 2 février 2034	39 132	38 680
Série 2010-1 échéant le 7 juin 2040	22 895	22 622
Série 2011-1 échéant le 25 février 2041	32 386	31 898
Série 2011-2 échéant le 2 décembre 2041	18 450	18 190
Série 2012-1 échéant le 21 septembre 2022	–	12 177
Série 2018-1 échéant le 1 juin 2037	8 255	8 202
Série 2019-1 échéant le 3 avril 2029	6 942	6 863
Série 2019-2 échéant le 17 octobre 2039	12 494	12 394
Série 2020-1 échéant le 3 mai 2028	3 881	3 855
Série 2021-1 échéant le 5 octobre 2051	6 365	6 310
Garantie de la dette bancaire		
Série 1997-C donnée engage	2 471	1 528
	343 653	351 601
	412 377	422 647
Moins la partie courante	(68 724)	(83 223)
	343 653	339 424

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

	2022	2021
	\$	\$
Trésorerie	28 122	30 830
Certificats de placement garantis	384 255	391 817
	412 377	422 647

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 2022, 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. Au 31 décembre 2022, le solde du fonds s'établissait à 9,8 M\$ (9,2 M\$ au 31 décembre 2021). En 2022, un montant de principal de 22,0 M\$ (20,7 M\$ au 31 décembre 2021) a été payé à même le compte de principal du fonds du service de la dette et une somme de 22,6 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 (21,3 M\$ au 31 décembre 2021).

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 2022, le solde du fonds s'établissait à 58,9 M\$ (61,9 M\$ au 31 décembre 2021).

(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 »).

(c) 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 2022, ce fonds était garanti par une lettre de crédit de 83,0 M\$ (76,0 M\$ au 31 décembre 2021). 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 2021). 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	2022	2021
	\$	\$
Créances clients	91 724	99 913
Autres créances	3 211	5 174
Moins Perte de crédit attendue	(1 960)	(5 885)
	92 975	99 202
Compte à recevoir du Programme des infrastructures essentielles des aéroports	47 000	–
	139 975	99 202

Les créances clients et autres créances comprennent un montant de 1,7 M\$ (1,7 M\$ au 31 décembre 2021) 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 ».

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) pour aider Toronto Pearson et pour soutenir la poursuite des services aériens et d'importants projets d'infrastructure de transport à l'Aéroport. Par conséquent, un montant à recevoir de Transports Canada de 47,0 M\$ a été enregistré au 31 décembre 2022, ce qui représente les montants dépensés pour la restauration et la remise en état des pistes en 2022 qui sont admissibles à un remboursement en vertu de ce programme. Ces montants ont été reçus après la fin de l'exercice le 31 décembre 2022.

8. Immobilisations incorporelles et autres actifs

	31 décembre 2022		
	Cumul		Valeur comptable
	Coût	Amortissement	nette
	\$	\$	\$
Frais d'acquisition de terrains	50 763	(14 540)	36 223
Logiciels	155 459	(56 801)	98 658
Contrat de production d'énergie propre	44 655	(32 232)	12 423
	250 877	(103 573)	147 304

	31 décembre 2021		
	Cumul		Valeur comptable
	Coût	Amortissement	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
	234 680	(81 127)	153 553

La dotation aux amortissements relative aux frais d'acquisition de terrains s'est établie à 1,1 M\$ pour 2022 (1,1 M\$ pour 2021). 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
	\$	\$	\$
Solde au 1 janvier 2022	37 291	99 811	137 102
Entrées	–	16 197	16 197
Dotations aux amortissements	(1 068)	(17 350)	(18 418)
Solde au 31 décembre 2022	36 223	98 658	134 881
Solde au 1 janvier 2021	38 358	92 231	130 589
Entrées	–	23 211	23 211
Dotations aux amortissements	(1 067)	(15 631)	(16 698)
Solde au 31 décembre 2021	37 291	99 811	137 102

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

La valeur comptable du contrat de production d'énergie propre, soit 44,7 M\$ 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 2022 s'est chiffrée à 4,0 M\$ (4,0 M\$ en 2021) et est comptabilisée dans la charge liée aux biens et services aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

La GTAA a également comptabilisé un crédit différé de 44,0 M\$, qui est amorti selon le mode linéaire sur la durée du contrat, soit 20 ans. Au 31 décembre 2022, le solde non amorti s'établissait à 6,8 M\$ (9,0 M\$ au 31 décembre 2021). En 2022, la diminution du passif non amorti de 2,2 M\$ (2,2 M\$ au 31 décembre 2021) 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 2022						
	Installations côté aérogare et côté piste	Systèmes de manutention des bagages	Améliorations des terrains loués	Pistes et voies de circulation	Actifs d'exploitation de l'Aéroport	Actifs en construction	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût							
Solde à l'ouverture de l'exercice	7 105 045	456 126	9 480	597 754	735 915	247 899	9 152 219
Ajouts, déduction faite des subventions publiques	191	-	-	-	-	169 937	170 128
Cessions	(21 927)	-	-	-	(1 265)	-	(23 192)
Virements	50 501	4 133	-	67 191	31 344	(153 169)	-
Solde à la clôture de l'exercice	7 133 810	460 259	9 480	664 945	765 994	264 667	9 299 155
Cumul des amortissements							
Solde à l'ouverture de l'exercice	3 060 447	249 992	3 958	275 377	435 669	-	4 025 443
Dotations aux amortissements	198 661	15 962	158	42 646	53 047	-	310 474
Cessions	(21 530)	-	-	-	(1 618)	-	(23 148)
Solde à la clôture de l'exercice	3 237 578	265 954	4 116	318 023	487 098	-	4 312 769
Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice	3 896 232	194 305	5 364	346 922	278 896	264 667	4 986 386
	31 décembre 2021						
	Installations côté aérogare et côté piste	Systèmes de manutention des bagages	Améliorations des terrains loués	Pistes et voies de circulation	Actifs d'exploitation de l'Aéroport	Actifs en construction	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût							
Solde à l'ouverture de l'exercice	6 993 703	452 584	9 480	595 164	860 737	315 850	9 227 518
Ajouts, déduction faite des subventions publiques	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
Cumul des amortissements							
Solde à l'ouverture de l'exercice	2 874 768	231 745	3 800	253 497	540 023	-	3 903 833
Dotations 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
Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice	4 044 598	206 134	5 522	322 377	300 246	247 899	5 126 776

Au 31 décembre 2022, des immobilisations corporelles d'un montant de 264,7 M\$ (247,9 M\$ au 31 décembre 2021) étaient en construction et non encore amortissables. Ce montant inclut 11,3 M\$ (9,0 M\$ au 31 décembre 2021) d'intérêts incorporés. Au cours de l'exercice, des coûts d'emprunt pour des projets actifs ont été incorporés au taux de 4,7 %, lequel correspond au taux moyen pondéré des emprunts de la GTAA (4,6 % en 2021).

10. Immeubles de placement

Aux 31 décembre	2022	2021
	\$	\$
Coût		
Solde à l'ouverture de l'exercice	521 179	520 449
Entrées	5 664	730
Solde à la clôture de l'exercice	526 843	521 179
Cumul des amortissements		
Solde à l'ouverture de l'exercice	51 704	37 877
Dotation aux amortissements	12 541	13 827
Dépréciation	23 000	–
Solde à la clôture de l'exercice	87 245	51 704
Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice	439 598	469 475

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 2021). Ces immeubles commerciaux sont assujettis à l'impôt foncier municipal.

La juste valeur totale de tous les immeubles commerciaux se chiffrait à 538,2 M\$ au 31 décembre 2022 (577,0 M\$ au 31 décembre 2021). La valeur recouvrable a été déterminée comme la valeur d'utilité au niveau de l'unité génératrice de trésorerie, qui est au niveau d'immeuble. Ces évaluations ont été effectuées par un évaluateur externe indépendant, au moyen de techniques d'évaluation reconnues, comprenant les méthodes de valeur actualisée des flux de trésorerie et de capitalisation directe. Les justes valeurs des immeubles s'inscrivent dans le niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

Les hypothèses importantes utilisées dans les évaluations des immeubles de bureaux au 31 décembre, selon les renseignements disponibles sur le marché, comprenaient les suivantes :

	2022	2021
Taux de capitalisation	5,00 %–6,00 %	4,50 %–5,50 %
Taux de capitalisation final	5,25 %–6,50 %	4,75 %–5,75 %
Taux d'actualisation	6,00 %–7,00 %	5,50 %–6,25 %

Selon ces modèles, on a déterminé que certains immeubles de bureaux ont subi une dépréciation. Par conséquent, la valeur comptable de ces propriétés a été réduite à leur juste valeur estimative et une perte de valeur de 23,0 M\$ (néant au 31 décembre 2021) a été constatée dans les états consolidés du résultat net et du résultat global.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, les immeubles commerciaux ont généré des produits locatifs de 34,1 M\$ (34,1 M\$ au 31 décembre 2021) et engagé des coûts d'exploitation directes de 27,4 M\$ (27,7 M\$ au 31 décembre 2021).

11. Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit

Aux 31 décembre 2022, 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 :

Aux 31 décembre	Taux d'intérêt nominal	Date d'échéance	Principal	2022	2021
Obligations-recettes				\$	\$
1997-3	6,45 %	3 décembre 2027	321 500	321 314	321 033
1999-1	6,45 %	30 juillet 2029	199 511	204 241	226 687
Billets à moyen terme					
2000-1	7,05 %	12 juin 2030	526 550	527 535	527 467
2001-1	7,10 %	4 juin 2031	492 150	492 018	491 813
2002-3	6,98 %	15 octobre 2032	468 960	475 523	475 531
2004-1	6,47 %	2 février 2034	567 428	578 377	578 162
2010-1	5,63 %	7 juin 2040	400 000	399 127	399 066
2011-1	5,30 %	25 février 2041	600 000	607 842	607 765
2011-2	4,53 %	2 décembre 2041	400 000	398 902	398 832
2012-1	3,04 %	21 septembre 2022	388 000	-	391 070
2018-1	3,26 %	1 juin 2037	500 000	498 317	498 167
2019-1	2,73 %	3 avril 2029	500 000	501 368	501 096
2019-2	2,75 %	17 octobre 2039	900 000	898 913	898 646
2020-1	1,54 %	3 mai 2028	500 000	499 074	498 695
2021-1	3,15 %	5 octobre 2051	400 000	399 809	399 637
				6 802 360	7 213 667
Moins la partie courante (y compris les intérêts courus)				(85 128)	(478 896)
				6 717 232	6 734 771

Au 31 décembre 2022, les intérêts courus inclus dans la partie courante de la dette à long terme s'élevaient à 61,7 M\$ (65,5 M\$ au 31 décembre 2021).

Le 21 juillet 2021, la GTAA a modifié l'acte de fiducie-cadre, modification qui l'exonère temporairement de l'obligation de respecter l'engagement tarifaire pour l'exercice 2022.

Le 21 mai 2022, la GTAA a exercé son droit de racheter la totalité des billets à moyen terme (« BMT ») de série 2012-1 en circulation d'un montant de 388,0 M\$ en date du 21 juin 2022. Les BMT de série 2012-1 venaient initialement à échéance le 21 septembre 2022. Pour refinancer le rachat des BMT de série 2012-1, la GTAA a émis le 21 juin 2022 79,9 M\$ de papier commercial et le solde a été remboursé avec l'encaisse. Le papier commercial impayé a été entièrement remboursé au plus tard le 10 août 2022.

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

	2022	2021
	\$	\$
Produits d'intérêts	10 770	4 847
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt	(331 725)	(329 911)
Charges d'intérêts incorporées	4 973	2 886
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	(1 291)	(1 394)
Frais liés à la modification de l'acte de fiducie-cadre	-	(8 723)
Autres coûts de financement	(2 947)	(3 852)
Intérêts sur les loyers fonciers différés	(2 730)	-
	(333 720)	(340 994)

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 2022		31 décembre 2021	
	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur
	\$	\$	\$	\$
Dette à long terme	6 802 360	6 653 890	7 213 667	8 535 793

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 2022, aucun montant de papier commercial n'était en cours (néant au 31 décembre 2021), aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de crédit d'exploitation (néant au 31 décembre 2021), 113,1 M\$ avaient été utilisés sur la facilité d'émission de lettres de crédit de 150,0 M\$ (82,3 M\$ au 31 décembre 2021) et aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de couverture de 150,0 M\$. Au 31 décembre 2022, 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 garanti par la facilité), une capacité disponible de 36,9 M\$ aux termes de sa lettre de facilité de crédit et des liquidités suffisantes de 93,8 M\$, pour un total en liquidités disponibles de 1,5 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 2022, le loyer foncier payé s'est élevé à 162,7 M\$ (63,7 M\$ en 2021), compte non tenu de l'amortissement des frais d'acquisition de terrains (voir la note 8, « Immobilisations incorporelles et autres actifs »).

En 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 janvier 2024. En date du 31 décembre 2022, 65,1 M\$ (63,5 M\$ au 31 décembre 2021) 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 d'intérêts liée pour l'exercice a été comptabilisée dans les états consolidés du résultat net et du résultat global.

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 comptabilisés dans les états consolidés des résultats nets et du résultat global de la sous-location de terrains au cours de l'exercice étaient de 28,7 millions de dollars (26,9 millions de dollars en 2021).

Certains contrats de location prévoient des paiements variables. Pour 2022, 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 91,7 M\$ (contre 38,3 M\$ pour 2021).

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

	2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
31 décembre 2022	144 602	116 111	94 477	71 332	49 935	251 936

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.

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 1^{er} janvier 2022, et la prochaine évaluation requise est prévue pour le 1^{er} janvier 2023.

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 de 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 12,6 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 27 % 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 :

	2022	2021
	\$	\$
Valeur actualisée des obligations capitalisées	(162 521)	(199 550)
Juste valeur des actifs des régimes	228 207	265 284
Situation de capitalisation – excédent	65 686	65 734
Actif net au titre des prestations définies	65 686	65 734

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

	2022	2021
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées		
Solde à l'ouverture de l'exercice	199 550	218 096
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 063	1 233
Produits d'intérêts	6 190	5 492
Prestations versées	(8 612)	(7 807)
Cotisations des employés	202	316
Réévaluations :		
Profit découlant des changements dans les hypothèses financières	(39 392)	(16 151)
Ajustement lié à l'expérience (gain)	3 520	(1 629)
Solde à la clôture de l'exercice	162 521	199 550
Actifs des régimes		
Juste valeur à l'ouverture de l'exercice	265 284	282 331
Produits d'intérêts	8 252	7 179
Rendement (perte) des actifs des régimes, compte non tenu des montants inclus dans les produits d'intérêts	(32 280)	(15 681)
Transfert au volet à cotisations définies	(2 318)	(742)
Cotisations des employés	202	316
Prestations versées	(8 612)	(7 807)
Mesure de l'actif des comptes d'impôt remboursables	(1 909)	–
Frais d'administration payés à même les actifs des régimes	(412)	(312)
Juste valeur à la clôture de l'exercice	228 207	265 284
Situation de capitalisation – excédent	65 686	65 734

Au 31 décembre 2022, chacun des régimes de retraite à prestations définies de la GTAA présentait un excédent. Un des régimes présentait un excédent de 63,7 M\$ (64,7 M\$ en 2021) avec une obligation au titre des prestations constituées de 152,3 M\$ (183,8 M\$ en 2021) et une juste valeur des actifs de 216,0 M\$ (248,5 M\$ en 2021). L'autre régime présentait un excédent de 2,0 M\$ (1,0 M\$ en 2021) avec une obligation au titre des prestations constituées de 10,2 M\$ (15,8 M\$ en 2021) et une juste valeur des actifs de 12,2 M\$ (16,8 M\$ en 2021).

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 :

	2022	2021
	\$	\$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 063	1 233
Produits d'intérêts	6 190	5 492
Produits d'intérêts	(8 252)	(7 179)
Frais d'administration	412	312
Charges au titre des régimes de retraite à prestations définies comptabilisées en bénéfice net (perte)	(587)	(142)
Montants comptabilisés dans les autres éléments du résultat global :		
Profit découlant des changements dans les hypothèses financières	(39 392)	(16 151)
Ajustement lié à l'expérience (gain)	3 520	(1 629)
Mesure de l'actif des comptes d'impôt remboursables	1 909	–
Perte des actifs des régimes	32 280	15 681
Total des réévaluations comptabilisées dans le cumul des autres éléments du résultat global	(1 683)	(2 099)

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

	2022	2021
	\$	\$
Actif net au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	65 734	64 235
Coût au titre des prestations définies inclus dans le résultat net	587	142
Total des réévaluations inclus dans les autres éléments du résultat global	1 683	2 099
Transfert au volet à cotisations définies	(2 318)	(742)
Actif net au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	65 686	65 734

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

	2022	2021
	\$	\$
Participants en activité	42 868	59 571
Acquisitions différées	5 065	9 156
Employés à la retraite	114 588	130 823
Obligation au titre des prestations constituées	162 521	199 550

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

Catégorie d'actif	Juste valeur des actifs des régimes	
	2022	2021
Titres de capitaux propres	27 %	31 %
Titres à revenu fixe	30 %	25 %
Rentes sans rachat des engagements	43 %	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 :

	2022	2021
Taux d'actualisation	5,29 %	3,18 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme	2,50 %	2,50 %
Taux d'inflation des prix à long terme	2,00 %	2,00 %
Taux d'augmentation à long terme des pensions	2,00 %	2,00 %

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, multipliés par 103 % et 102 % pour les hommes et pour les femmes, respectivement.

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 2022 se présente comme suit :

	Changement d'hypothèse	Augmentation de l'hypothèse	Diminution de l'hypothèse
Taux d'actualisation			
Taux de croissance de la rémunération à long terme	1,00 %	(18 186)	21 875
Taux d'inflation des prix à long terme	1,00 %	18 326	(15 752)
Taux d'augmentation à long terme des pensions	1 an	4 227	(4 297)

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

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

Au 1^{er} janvier 2022, le régime à prestations définies affichait un surplus de 45,4 M\$ et le régime à prestations définies complémentaire affichait un surplus de 3,1 M\$.

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 2023 s'élèvent respectivement à néant, à 10,1 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.

En 2021, certains employés, en vertu de leur convention collective, ont adhéré au régime de retraite des collèges d'arts appliqués et de technologie (le « régime de retraite des CAAT »). 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 2022, la charge liée aux régimes de retraite à cotisations définies s'est chiffrée à 7,7 M\$ (7,3 M\$ en 2021).

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 2022, le montant estimé de l'obligation au titre de ce régime s'élevait à 4,3 M\$ (4,3 M\$ au 31 décembre 2021) 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 2022, le solde de l'obligation au titre des prestations constituées s'élevait à 2,9 M\$ (2,6 M\$ en 2021), la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi comptabilisée en résultat net pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 s'élevait à 0,3 M\$ (0,3 M\$ en 2021), les prestations versées s'élevaient à néant (0,1 M\$ en 2021) 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 néant (gain de 1,1 M\$ en 2021).

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 2022, le montant estimé de l'obligation au titre de ce paiement s'élevait à 3,5 M\$ (3,2 M\$ en 2021), la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi comptabilisée en résultat net pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 s'élevait à 0,3 M\$ (0,5 M\$ en 2021) 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 néant (2,0 M\$ en 2021). 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 prévalue 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 et de Transports Canada, et la note 12, « Contrats de location », pour connaître les sommes dues en vertu du bail foncier.

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 2022, telle qu'elle figure dans les états consolidés des résultats et du résultat global, s'est élevée à 10,0 M\$ (9,3 M\$ en 2021). 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 2022, à effectuer des dépenses d'investissement d'environ 186,2 M\$ (contre 119,7 M\$ au 31 décembre 2021).

Lettres de crédit

Plusieurs lettres de crédit totalisant 113,1 M\$ étaient en circulation au 31 décembre 2022 (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;
- 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 de vérification 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 2022 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, le cas échéant, 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 »), qui peuvent faire fluctuer les produits d'intérêts. Au 31 décembre 2022, des placements à court terme de la GTAA de 384,3 M\$ avaient des durées jusqu'à l'échéance qui s'échelonnaient entre un jour et 365 jours. Ainsi, les variations des taux d'intérêt n'auraient pas eu d'incidence significative sur la juste valeur des fonds soumis à restrictions en raison de la nature à court terme des placements. La tranche restante des fonds a été investie dans des comptes d'épargne qui sont très liquides, et par conséquent le principal a été protégé, quelles que soient les variations des taux d'intérêt.

b) Risque de change

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

Risque de crédit

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

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

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

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

Aux 31 décembre	2022	2021
	\$	\$
Trésorerie et équivalents de trésorerie		
AA	93 804	258 194
Fonds soumis à restrictions		
AA	412 377	422 647

b) Créances

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

Avant d'accepter un nouveau transporteur aérien, la GTAA a recours à un système d'évaluation du crédit externe afin d'évaluer la qualité du crédit du client éventuel, ainsi qu'à un système de notation de crédit interne. Tous les clients font l'objet de vérifications du crédit et peuvent être tenus de verser des paiements anticipés ou des acomptes sous forme d'un montant en trésorerie, d'une lettre de crédit ou d'une lettre de garantie. Concernant plus particulièrement l'aéronautique, des révisions de l'exploitation et du crédit sont effectuées pour tenir compte des variations saisonnières de certains clients. Dans les cas où les exigences en matière de dépôts de garantie 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 2022, 9,3 M\$ de créances avaient une notation de crédit externe moyenne à élevée et 9,2 M\$ une notation moyenne à faible. 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 2022, représentaient environ 50,3 % (52,6 % en 2021) du total des produits des activités ordinaires et 16,5 % (19,8 % en 2021) 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 GTAA a pris des mesures pour garantir des liquidités adéquates, notamment la prolongation des engagements disponibles au titre de sa facilité de crédit renouvelable à 2025 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 de vérification 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 20, « 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 2022			
	Moins de 1 mois	De 1 mois à 12 mois	De 1 an à 5 ans	Par la suite
	\$	\$	\$	\$
Dettes d'exploitation et charges à payer	85 727	131 033	–	–
Dette à long terme	6 434	339 566	2 526 915	7 866 758
	92 161	470 599	2 526 915	7 866 758

	31 décembre 2021			
	Moins de 1 mois	De 1 mois à 12 mois	De 1 an à 5 ans	Par la suite
	\$	\$	\$	\$
Dettes d'exploitation et charges à payer	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

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 2022 et 2021. 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 2022, aucun instrument financier n'était compensé aux états consolidés de la situation financière.

	31 décembre 2022		
	Montant brut présenté à l'état consolidé de la situation financière	Comptes connexes non compensés à l'état consolidé de la situation financière	Montant net
	\$	\$	\$
Actifs financiers			
Créances	92 975	(31 869)	61 106
Fonds soumis à restrictions	412 377	(409 906)	2 471
	505 352	(441 775)	63 577
Passifs financiers			
Dépôts de garantie	(31 869)	31 869	-
Dettes à long terme (notamment la partie courante)	(6 802 360)	409 906	(6 392 454)
	(6 834 229)	441 775	(6 392 454)

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

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 1 273,6 M\$ (680,7 M\$ en 2021) et des produits des activités ordinaires de 218,3 M\$ (146,1 M\$ en 2021) aux termes d'IFRS 16, Contrats de location.

Les produits différés se sont chiffrés à 40,9 M\$ au 31 décembre 2021 et ont été intégralement comptabilisés dans les états consolidés des résultats et du résultat global en 2022. Un montant de 37,4 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 37,4 M\$ des produits différés au 31 décembre 2022.

18. Dettes d'exploitation et charges à payer

Aux 31 décembre	2022	2021
	\$	\$
Dettes fournisseurs	99 114	51 083
Charges à payer	98 291	112 579
Taxe à la consommation à payer	3 200	6 079
Provisions	13 825	15 180
Autres passifs	2 330	2 506
	216 760	187 427

19. Charge liée aux biens et services selon la nature

Exercices clos les 31 décembre	2022	2021
	\$	\$
Entretien et réparation d'immobilisations corporelles	83 187	56 552
Services d'externalisation et services professionnels	106 361	64 627
Services publics	26 865	20 467
Police et sécurité	55 957	46 628
Déneigement	23 858	15 406
Frais d'administration liés aux FAA	16 439	5 892
Petites pièces, fournitures et matériaux	9 041	11 147
Assurance	9 158	7 801
Annulation de la provision pour pertes de crédit attendues	(3 911)	(2 500)
Autre	32 441	23 388
	359 396	249 408

20. 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;
- respecter les clauses restrictives stipulées dans l'acte de fiducie-cadre, dans les années applicables.

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

Programme relatif aux marchés financiers

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

Les fonds de réserve du service de la dette sont provisionnés à même le produit net de chaque émission d'obligations ou de BMT (voir la note 6, « Fonds soumis à restrictions »). L'acte de fiducie-cadre prévoit un engagement tarifaire qui consiste en deux tests financiers (une clause restrictive relative à l'exploitation et une clause restrictive relative au service de la dette) visant à faire en sorte que : (i) les produits des activités ordinaires de chaque exercice soient suffisants pour faire tous les paiements requis au titre du service de la dette ainsi que les dépôts dans les fonds et les fonds de réserve et tous les autres paiements dont la GTAA doit s'acquitter dans le cours normal de ses activités consolidées; et (ii) les produits nets et tout transfert depuis le fonds général, pour chaque exercice financier, correspondent au moins à 125 % du service annuel de la dette de chaque exercice financier (selon le sens qu'attribue à tous ces termes l'acte de fiducie-cadre).

Les deux ratios excluent des charges l'amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles. La clause restrictive relative au service de la dette prévoit cependant un amortissement théorique de l'encours de la dette sur une période de 30 ans. Le fait d'inclure l'amortissement théorique de la dette permet de déterminer si les produits nets suffiront à éteindre la dette sur une période de 30 ans, ce qui est considéré comme adéquat pour un fournisseur d'infrastructures dont les immobilisations sont aussi importantes et durables. En 2021, la GTAA a modifié l'acte de fiducie-cadre, modification qui l'exonère temporairement de l'obligation de respecter l'engagement tarifaire pour l'exercice 2022.

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. Voir la note 11, « Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit ».

21. Événement postérieur à la date de clôture

Après la fin de l'exercice, la GTAA a reçu 73,1 M\$ en financement dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports. De ce solde, 47,0 M\$ représentent les montants dépensés pour la réfection et la remise en état des infrastructures côté piste en 2022 (se reporter à la Note 7, « Créances »), et le solde est lié aux paiements anticipés en vertu du programme.

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 (la « GTAA » ou la « société ») de publier les éléments suivants dans son rapport annuel.

a) États financiers audités

Le rapport des vérificateurs et les états financiers vérifiés se trouvent aux pages 50 à 78 du rapport annuel, et le rapport de gestion (analyse par la direction de la situation financière et des résultats d'exploitation) figure aux pages 26 à 49 du même document.

b) Rapport sur le plan d'affaires et les objectifs de 2022

Les prévisions des flux de trésorerie d'une année donnée constituent le plan d'affaires de l'année en question. Le plan d'affaires 2022 correspond au sommaire des prévisions des flux de trésorerie pour 2022 et il se trouve au paragraphe c) ci-dessous (le « plan d'affaires 2022 »). Le rapport sur le rendement de la GTAA quant à la mise en œuvre du plan d'affaires 2022 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 2022

Le tableau qui suit compare les résultats réels de 2022 aux prévisions du plan d'affaires 2022.

(en milliers de dollars, non audité)	2022		
	Réel	Plan d'affaires	Favorable/ (défavorable)
	\$	\$	\$
Produits des activités ordinaires	1 491 865	1 245 200	246 665
Charges d'exploitation	(733 297)	(688 700)	(44 597)
Bénéfice avant amortissement, dépréciation des immeubles de placement et charges d'intérêts, net	758 568	556 500	202 068
Amortissement	(340 365)	(324 300)	(16 065)
Pertes de valeurs des immeubles de placement	(23 000)	-	(23 000)
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net ¹	(322 950)	(343 400)	20 450
Bénéfice net consolidé (perte)	72 253	(111 200)	183 453
Ajouter : Amortissement	340 365	324 300	16 065
Ajouter : Pertes de valeurs des immeubles de placement	23 000	-	23 000
Ajouter : Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net ¹	322 950	343 400	(20 450)
Ajouter : Autres éléments hors trésorerie	6 732	-	6 732
Ajouter : Variations du fonds de roulement	20 648	-	20 648
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	785 948	556 500	229 448
Moins Acquisition et construction d'immobilisations corporelles, dépenses et immobilisations incorporelles	(217 006)	(260 000)	42 994
Moins Acquisition et construction d'immeubles de placement	(5 664)	-	(5 664)
Ajouter : Variation des fonds soumis à restrictions	10 270	-	10 270
Moins Intérêts versés et autres coûts de financement, montant net	(327 914)	(343 400)	15 486
Source de trésorerie (utilisation) avant les sources de capitaux	245 634	(46 900)	292 534

¹ Inclusion de produits d'intérêts de 11 M\$.

Pour une analyse plus exhaustive des résultats financiers et des projets d'investissement de 2022, voir le rapport de gestion et la notice annuelle de l'exercice clos le 31 décembre 2022. Des copies sont disponibles sur le site SEDAR à l'adresse www.sedar.com. Le rapport de gestion de la GTAA est également disponible sur le site Web de l'organisation au www.torontopearson.com.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, le bénéfice net consolidé de la GTAA présentait un écart favorable de 183,5 M\$ par rapport au plan d'affaires 2022, surtout en raison de l'augmentation des produits.

Pour l'exercice clos en 2022, les produits des activités ordinaires ont présenté un écart favorable de 246,7 M\$ par rapport au plan d'affaires 2022, principalement sous l'effet des facteurs suivants : (i) une activité aéronautique plus élevée que prévu découlant des vols de passagers; (ii) un volume 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 2022, les charges d'exploitation se sont défavorablement établies à 44,6 M\$ en raison de l'augmentation des loyers fonciers compte tenu des produits des activités ordinaires plus élevés, des FAA plus élevés en raison de volumes accrus de passagers, des coûts plus élevés d'entretien et de traitement des bagages, des coûts de nettoyage, des coûts de déneigement accrus attribuables aux conditions météorologiques hivernales plus difficiles au premier trimestre de 2022, des coûts accrus d'énergie et de services professionnels et de consultation, des coûts d'entretien des escaliers mécaniques et ascenseurs et des stationnements de l'Aéroport, de la mise en œuvre de projets de solutions logicielles (entente d'informatique en nuage – IAS 38, Immobilisations incorporelles) et des coûts de sécurité accrus.

Pour l'exercice clos en 2022, les charges d'amortissement ont affiché un écart défavorable de 16,0 M\$ par rapport au budget, principalement en raison de l'amortissement accéléré de certains actifs de piste remplacés au cours de l'exercice.

Pour l'exercice clos en 2022, les charges d'intérêts, déduction faite du produit d'intérêts, ont présenté un écart favorable de 20,5 M\$ par rapport au plan d'affaires 2022, surtout en raison des intérêts incorporés et des produits d'intérêts supérieurs aux prévisions.

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 260 M\$ en 2022. Les projets sont demeurés essentiellement axés sur l'entretien, la sécurité et la conformité réglementaire. Au cours de 2022, les dépenses d'investissement réelles se sont élevées à 245 M\$, ce qui représente un écart défavorable de 15 M\$ par rapport au budget. Ce résultat s'explique par un certain nombre de raisons, dont les perturbations des chaînes d'approvisionnement. Les dépenses au cours de l'année sont principalement liées à certains projets de restauration en cours, comme le Programme de restauration des superstructures côté piste, la modernisation de la frontière et l'installation temporaire de transfert et des arrivées de l'aérogare 3. Le rapport de gestion propose une analyse plus approfondie des principaux projets dans la section portant sur les **projets d'investissement et les acquisitions**.

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

d) Résumé du plan d'affaires quinquennal

Le plan d'affaires quinquennal (2023 à 2027) repose sur quatre objectifs clés de la société :

- favoriser la résilience opérationnelle;
- réinventer l'expérience et rétablir la confiance des passagers;
- ouvrir la voie à une croissance rentable;
- améliorer le rendement et le bien-être de nos employés.

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. Les taux prévus de croissance annuelle composée de 2023 à 2027 pour les passagers, les sièges et le MTOW s'élèvent respectivement à 7 %, à 5 % et à 6 %.

À compter du 1^{er} janvier 2023, les frais aériens ont été augmentés d'un modeste 4 %, et les frais des FAA ont été augmentés de 5 \$ à 35 \$ et de 1 \$ à 7 \$ pour les passagers en partance et en correspondance, respectivement.

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 les liquidités et mettra l'accent sur un programme d'immobilisations qui représente un soutien continu pour le retour des passagers en 2023 et au-delà. Les dépenses en immobilisations au cours de la période de cinq ans allant de 2023 à 2027 peuvent se situer entre 500 M\$ et 700 M\$ par année, l'accent étant mis sur l'achèvement des projets actifs en cours et l'exécution du Plan d'investissement transformateur.

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

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

En 2022, le président du conseil d'administration a reçu une rémunération de 200 000 \$, et les autres administrateurs ont touché une rémunération allant de 23 167 \$ à 100 667 \$. En 2022, les salaires des hauts dirigeants de la société allaient de 386 000\$ à 750 000\$. Les hauts dirigeants ont également droit à une prime fondée sur le rendement à court et à long terme.

La rémunération annuelle d'un administrateur varie selon que l'administrateur est président d'un comité ou non et selon sa présence complète ou partielle aux réunions durant l'année. Avant le 1^{er} mai 2022, les administrateurs recevaient également une rémunération pour leur participation aux réunions du conseil d'administration et des comités du conseil d'administration. Toutefois, les taux par réunion ont été éliminés et un barème de taux tout compris a été mis en œuvre à compter du 1^{er} mai 2022. 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 sur le site Web de SEDAR au 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 au 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 127 000 \$ n'ayant pas fait l'objet d'un appel d'offres

Le bail foncier stipule que tout contrat de plus de 127 000 \$ (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 2022. 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
127 000 \$ – 5 M\$			
	Transoft Solutions Inc. 2037106	Autoturn Pro 3D And Map	B
	LinkedIn Corporation	Contenu LinkedIn Learning	A
	Aviation Information Sharing And Analysis Centre, Inc 2052230	Accord d'abonnement Aviation Information Sharing And Analysis Centre Inc.	B
	Oag Aviation Worldwide Llc	Abonnement au service officiel d'horaire des vols des compagnies aériennes	B
	Bridgecon Construction Ltd. 2057587	Projet 13278 – Renforcement de l'asphalte à la porte B7E au niveau de la piste principale (réparation)	A
	Daifuku Technologies 2057878	T1 Matériel de la courbe de la voie du système de manutention des bagages	C
	Kenstruct Ltd. 2056161	Entretien préventif et réparation des défauts – Accessoires	A
	Ai-Ms Aviation Infrastructure Management Systems 2055545	Outils d'analyse du trafic aérien	C
5 M\$ – 10 M\$			
	Assaia Apron AI	Solution logicielle qui permet à la GTAA de saisir, de mesurer et de signaler les événements aux portes des aéronefs	B

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.

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

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

Les facteurs et les hypothèses importants qui sous-tendent les énoncés prospectifs contenus dans le présent document sont intrinsèquement plus incertains que ceux des périodes précédentes en raison de la pandémie de COVID-19. La demande de voyages est volatile, notamment en raison de l'évolution des restrictions gouvernementales au Canada et dans le monde, de l'évolution du virus de la COVID-19 et de l'émergence et de la propagation de variants. Si l'évolution du virus de la COVID-19 pousse les gouvernements à imposer à nouveau des restrictions, ces restrictions et les préoccupations des passagers au sujet des voyages en raison de la pandémie de COVID-19 nuiront gravement 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 pas prévoir toutes les répercussions possibles ni le moment où les conditions liées à la pandémie de COVID-19 pourraient changer.

Parmi les autres facteurs et hypothèses d'importance : les actions du gouvernement et des voyageurs; la reprise économique après la pandémie de COVID-19; 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 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 énoncés à la [page 47](#) et dans les documents d'information que la GTAA dépose auprès des autorités de réglementation.

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.

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.

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.

Concept et conception

worksdesign.com

torontoperson.com

twitter.com/torontoperson

[@instagram.com/torontoperson](https://www.instagram.com/torontoperson)

[facebook.com/torontoperson](https://www.facebook.com/torontoperson)

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

