



Toujours plus loin, toujours plus haut

RAPPORT ANNUEL 2023 DE LA GTAA

À propos de ce rapport

L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) exploite l'Aéroport International Lester B. Pearson de Toronto, l'aéroport canadien ouvert sur le monde. Située dans l'une des villes affichant une croissance parmi les plus rapides 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 2023 de la GTAA. Dans ce rapport portant sur l'exercice financier 2023, 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 le Roi du chef du Canada, représenté 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 quant à l'assurance externe de ses rapports non financiers.

Pour toute question ou tout commentaire, veuillez écrire à l'adresse Publication@gtaa.com ou communiquer avec nous au moyen de la page [Contactez-nous](#). Les rapports annuels précédents sont disponibles en format PDF à www.torontopearson.com/fr.

À propos de ce rapport	2
Message de Doug Allingham, président du conseil d'administration de la GTAA	4
Message de Deborah Flint, présidente et chef de la direction de la GTAA	6
Le plan pour l'avenir	8
Notre plan stratégique 2023-2032	10
Une efficacité opérationnelle accrue	12
Satisfaction de la clientèle	14
Programme Pearson LIFT	16
Gouvernance organisationnelle	18
Rapport de gestion	28





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

Dans la foulée de la reprise après la pandémie, alors que le volume de passagers frôle celui de 2019, et en réaction aux occasions et aux défis occasionnés par cette pandémie, la GTAA a écrit en 2023 un nouveau chapitre de son histoire.

“

L'année a été marquée par l'amélioration continue du rendement opérationnel, une plus grande satisfaction de la clientèle et des résultats financiers positifs. »



Le rétablissement allait bien plus loin que la simple question du volume. En collaborant avec les partenaires du secteur de l'aviation, l'organisation a su maintenir sa culture d'excellence opérationnelle, en plus de mettre l'accent sur la satisfaction de la clientèle, pour ainsi gérer l'achalandage et se préparer aux imprévus, dont un été de feux de forêt et d'autres enjeux climatiques, l'arrivée de nouveaux travailleurs dans l'écosystème, et une demande de pointe plus élevée dans un contexte de changement démographique touchant les voyages.

Au nom du conseil d'administration, je tiens à remercier tous les acteurs de la GTAA et de la communauté de Toronto Pearson, à savoir les entreprises, les administrations municipales et les gouvernements fédéral et provinciaux, les organismes publics, les organisations du travail, les compagnies aériennes partenaires et toute notre équipe au dévouement exemplaire. Tous ont fait preuve d'une détermination sans bornes au cours de la dernière année, dans l'optique de trouver des solutions créatives aux enjeux complexes de 2022. Ensemble, ils ont contribué au rebond de 2023, une année marquée par l'amélioration continue du rendement opérationnel, une plus grande satisfaction de la clientèle et des résultats financiers positifs.

J'aimerais également remercier notre chef de la direction, Deborah Flint, au dynamisme, à l'esprit de collaboration et à la rigueur infaillibles. Son engagement à l'égard d'un rendement élevé et sa volonté d'innover pour améliorer continuellement la vigueur de l'écosystème de l'aéroport sont exactement ce dont Toronto Pearson a besoin pour évoluer et se révolutionner. Ces améliorations incroyables apportées en 2023 sont le reflet du travail exceptionnel accompli par l'équipe de la haute direction. En effet, tout le personnel s'est donné corps et âme pour appuyer l'excellence opérationnelle et l'amélioration de l'expérience des passagers.

D'autre part, je m'en voudrais de ne pas mentionner nos partenaires. Nos extraordinaires réalisations en 2023 n'auraient pas été possibles sans le soutien de nos partenaires des secteurs du transport aérien, de l'aviation et du détail, ainsi que de NAV CANADA et des organismes gouvernementaux qui nous ont grandement appuyés pour mieux servir nos passagers.



J'aimerais également exprimer ma reconnaissance à l'ensemble du conseil d'administration, qui a accordé sans retenue de son temps, de son expertise et de son engagement à Toronto Pearson. En 2023, nous avons accueilli trois nouveaux membres : M^{me} Kim Day, M^{me} Tracy Li et M. Andrew Wallace. Dans le cadre de leur poste respectif au sein du conseil, ils permettent à tout le monde de bénéficier de leur large éventail de connaissances et d'expertise issues des secteurs public et privé.

En tant que conseil d'administration, nous supervisons et appuyons la direction dans la poursuite des objectifs opérationnels de la GTAA, tout en représentant les intérêts de l'organisation et de tous ses intervenants. Il nous incombe donc de surveiller les principaux risques organisationnels, et de déterminer si la direction a mis en place des politiques et des procédures efficaces pour déceler, évaluer et gérer ces risques, de même que les occasions qui s'offrent à nous. En outre, l'an dernier, nous avons supervisé l'intégration des facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) dans notre processus de gestion du risque d'entreprise.

En 2022, le conseil d'administration a approuvé le plan stratégique décennal de la GTAA. Grâce à ce plan, elle est entrée dans une nouvelle phase transformatrice qui adapte Toronto Pearson à un monde en pleine évolution. Le plan établit une vision audacieuse pour la GTAA : allier transport et plaisir en faisant de Toronto Pearson l'aéroport de choix, tant pour voyager que pour travailler. Pour les passagers, cette vision se traduit par un service à la clientèle de qualité supérieure, une connectivité accrue, des installations rehaussées, modernes et propres, et un aéroport évolutif et prospère. Pour ce qui est de notre personnel et de nos partenaires, cette vision est synonyme d'une plus grande résilience et d'une meilleure collaboration alors que nous bâtissons l'aéroport de demain.

Le conseil d'administration a encouragé la direction à procéder rapidement à la mise en œuvre du plan stratégique et à lancer notre plan d'investissements transformatrice, désormais connu sous le nom de programme Pearson LIFT (investissements à long terme dans les installations et les aéroports). Le programme véhicule un plan ambitieux et unique dans l'histoire de la GTAA. Il vise à faire

de Toronto Pearson l'un des aéroports les plus avancés, durables et conviviaux pour les passagers au monde. Il souligne d'autant plus l'importance de notre aéroport à l'égard de la vitalité économique et de la viabilité de la région, de la province et de tout le pays, sans compter qu'il met l'organisation sur la voie de la croissance. Je crois fermement que nous avons établi un leadership et des partenariats d'excellence, que nous avons l'élan nécessaire pour franchir chacune des étapes de notre plan stratégique et du programme Pearson LIFT, et que nous avons tous les outils en main pour faire de Toronto Pearson un aéroport de prochaine génération.

Cordialement,

Doug Allingham
Président du conseil d'administration
de la GTAA

Message de Deborah Flint, présidente et chef de la direction de la GTAA

L'année 2023 a été très fructueuse pour l'Aéroport international Pearson de Toronto. Elle a en effet marqué le début d'une nouvelle ère. La fréquentation est non seulement passée à 44,8 millions de passagers, mais nous avons également répondu à la majorité des attentes de nos clients et renforcé notre résilience financière. Ces réalisations, nous les devons aux partenariats inébranlables que nous avons établis avec les 400 employeurs de Toronto Pearson et aux efforts soutenus des dizaines de milliers de personnes qui travaillent ici.

“

Nos employés sont la force motrice de nos réussites. Chaque jour et chaque nuit, ils permettent à nos passagers de bénéficier d'une expérience sûre, prévisible, fiable et agréable. »



Croissance et résilience

Notre croissance de 25,8 % sur 12 mois du nombre de passagers illustre la forte demande en matière de voyages. Elle démontre également la réussite du repositionnement de nos activités, l'amélioration de l'expérience client et l'efficacité de nos investissements.

À la lumière des importantes améliorations opérationnelles apportées pour contrer les défis de 2022, force est de constater que ces investissements et notre collaboration avec les compagnies aériennes, les manutentionnaires au sol et les autres partenaires de l'aéroport ont engendré des résultats probants. De ce fait, nous avons optimisé la ponctualité des transporteurs aériens, la disponibilité des systèmes de traitement des bagages, les délais de remise des bagages et les temps d'attente dans tous les secteurs. Néanmoins, nos partenaires et nous-mêmes sommes toujours à la recherche de moyens de faire mieux.

Étant donné l'étendue géographique du Canada et la demande de destinations internationales, il s'agit d'un aspect important pour le pays. Le réseau international de Toronto Pearson a rebondi aux niveaux de 2019 pour ce qui est des destinations internationales. En plus d'un plus grand nombre d'itinéraires et de fréquences, nous accueillons à présent Porter Airlines, dont l'offre nationale et internationale ne cesse de s'élargir.

Nous nous transformons pour nos clients

Nous offrons une expérience client dont la population canadienne peut être fière, une expérience qui met en valeur la force et l'innovation du numérique au pays. En effet, grâce aux nouveaux outils numériques, nous avons pu mettre en œuvre plus rapidement et plus efficacement les processus de contrôle pour les voyages au pays, à l'étranger et aux États-Unis.

Nous avons poussé plus loin YYZ Express, un système de réservation en ligne visant le contrôle de sécurité, et nous avons relancé et déployé les voies pour voyageurs vérifiés destinées aux utilisateurs de Nexus. De plus, en collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada, nous avons mis en œuvre une nouvelle technologie pour appuyer le contrôle frontalier. Cette technologie est composée de nouvelles portes électroniques installées à l'aérogare 3, de portes électroniques additionnelles à l'aérogare 1 et de mises à niveau apportées aux bornes d'inspection primaire.

Sur le plan opérationnel, nous utilisons de nouveaux outils numériques pour réinventer notre façon de planifier et d'harmoniser nos activités avec celles de nos partenaires afin d'exécuter le processus de voyage. Nous avons mis en place une nouvelle plateforme de prise de décisions en collaboration en milieu aéroportuaire (A-CDM). Axée sur les données, la plateforme A-CDM permet de rehausser la connaissance collective de la situation et de mener des activités plus efficaces et proactives.



Nous sommes Toronto Pearson

Ces investissements et ces progrès numériques ont grandement contribué à nos réalisations en 2023. Il n'empêche qu'au bout du compte, la priorité de notre secteur, ce sont les gens. Nos employés sont la force motrice de nos réussites. Chaque jour et chaque nuit, ils permettent à nos passagers de bénéficier d'une expérience sûre, prévisible, fiable et agréable. Étant donné la taille et la diversité de notre écosystème, il est primordial d'établir des attentes et des objectifs communs. C'est à cet égard que nous avons franchi un pas colossal l'an dernier en mettant sur pied la norme Pearson. Cette norme est une voie commune vers l'atteinte d'une nouvelle norme de responsabilité, de rendement et de qualité qui profite aux passagers, aux intervenants, aux partenaires et à l'écosystème de l'aéroport. Elle contribue déjà à améliorer la conformité aux normes de service d'un bout à l'autre de l'aéroport. Lorsque nous jumelons cette norme à notre philosophie « Je suis Toronto Pearson », qui est un appel à l'action pour les 50 000 employés de l'aéroport, nous voyons briller de mille feux l'engagement des travailleurs de l'aéroport.

En outre, nous soulignons notre retour au premier rang de la catégorie des grands aéroports du programme sur la qualité des services dans les aéroports du Conseil international des aéroports, en reconnaissance

de notre service à la clientèle. Nous avons également été classés sur la liste Forbes des meilleurs employeurs au Canada et, dans le cadre de notre sondage auprès des employés, ces derniers nous ont fait part de leur fierté de travailler à l'aéroport le plus fréquenté du Canada. Sur le plan de notre stratégie, nous visons à aller toujours plus loin, toujours plus haut; nous pouvons évoluer en toute confiance et détermination alors que nous nous dirigeons vers un avenir des plus prometteurs.

Une nouvelle ère d'investissements

L'avenir de Toronto Pearson est gravé dans notre nouveau plan stratégique décennal et dans notre vision : *Allier transport et plaisir en faisant de Toronto Pearson l'aéroport de choix, tant pour voyager que pour travailler.*

Notre équipe de direction m'emplit d'une grande fierté. Grâce à la main de maître de notre conseil d'administration, nous nous engageons dans une nouvelle ère d'investissements, pavée d'initiatives de mise à niveau et de modernisation de nos installations et de notre infrastructure qui s'inscrivent dans notre plan d'immobilisations Pearson LIFT. À ce titre, nous devons impérativement nous attaquer aux travaux liés aux immobilisations qui ont été reportés en raison de la pandémie. De plus, nous devons aller de l'avant avec l'amélioration et l'agrandissement de nos bâtiments afin de mieux prendre en charge la

croissance de la clientèle et ses attentes. Dans cette vaste optique, nous nous engageons à innover et à assurer la rentabilité, en veillant à ce que ces améliorations engendrent de la valeur pendant de nombreuses années, et ainsi nous porter au rang de chef de file mondial en matière de rendement, de service à la clientèle et de durabilité dans le secteur aéroportuaire.

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude à tous nos employés et partenaires de l'écosystème de l'aéroport. En faisant preuve d'un rendement rigoureux au cours de la dernière année, chaque personne a apporté sa touche pour nous élever aux sommets d'aujourd'hui.

Grâce à tous ces gens, l'année 2023 s'est conclue sous le signe des progrès accélérés. Ce sont ces premiers pas qui nous ont placés sur le parcours vers un Toronto Pearson transformé. Nous avons l'équipe, la vision et le plan pour nous permettre de réaliser l'aéroport de demain, avec vous.

Cordialement,

Deborah Flint,
Présidente et chef de la direction

Le plan pour l'avenir

Toronto Pearson est en constante évolution. À l'instar des millions de passagers qui passent chaque année par ici, nous portons nos regards toujours plus loin que l'horizon et nous pensons à la prochaine escale.

Cette nouvelle escale est on ne peut plus claire aux yeux de l'industrie aéronautique mondiale : une croissance rapide et une innovation constante.

À la suite de la pandémie, les voyages aériens à l'échelle mondiale ont repris de plus belle, si bien que les niveaux ont dépassé, voire dominé, les attentes. Comme c'est le cas pour d'autres plaques tournantes aéroportuaires, la fréquentation est rapidement retournée aux niveaux d'avant la pandémie. À long terme, la demande de transport aérien devrait continuer de croître, et nous estimons que Toronto Pearson pourrait accueillir 65 millions de passagers par année d'ici 2032, soit une augmentation de près de 30 % par rapport au sommet actuel, qui a été enregistré en 2019.

En même temps, l'adoption prononcée des technologies numériques gagne en vitesse. Les passagers et les compagnies aériennes veulent de plus en plus délaissier les interactions en personne pour se tourner vers des options libre-service, qui permettent de gérer les déplacements à l'aide d'un téléphone.

La GTAA et ses partenaires ont réagi rapidement pour intégrer de nouvelles technologies au sein des activités. Désormais, elle utilise davantage les données en temps réel et l'intelligence artificielle pour mieux surveiller les principaux secteurs d'exploitation et pour intervenir rapidement en cas de perturbation. Un plus grand nombre d'informations sont communiquées aux passagers, notamment les temps d'attente en direct, et de nouveaux outils numériques sont continuellement mis à l'essai pour améliorer l'expérience à l'aéroport.

De telles innovations nous aident à assurer un service fiable et résilient, et à offrir aux passagers des déplacements plus agréables à travers l'aéroport. Cependant, à mesure que la demande de voyages continue d'augmenter, nous atteindrons inévitablement la limite de ce qui peut être accompli par des améliorations progressives.

44,8 M

de passagers accueillis en 2023

50 000

employés à Toronto Pearson

“

La GTAA et ses partenaires ont réagi rapidement pour intégrer de nouvelles technologies au sein des activités. Désormais, elle utilise davantage les données en temps réel et l'intelligence artificielle pour mieux surveiller les principaux secteurs d'exploitation et pour intervenir rapidement en cas de perturbation. »

Nous sommes l'aéroport le plus fréquenté du Canada. À ce titre, nos installations sont grandement sollicitées et certaines de nos principales ressources opérationnelles prennent de l'âge. Nos aérobares avaient déjà dépassé leur capacité utile en 2019, alors que 50,5 millions de passagers transitaient par Toronto Pearson. Elles sont certes bien entretenues et présentent un aspect moderne, mais elles ont tout de même été dessinées avant l'ère numérique, à une époque où les avions étaient plus petits et où les gens voyageaient moins par voie aérienne.

Pour répondre à la demande touristique et permettre à Toronto Pearson de maintenir son titre de plaque tournante mondiale du tourisme, des changements doivent être apportés à notre capacité. Notre plan d'immobilisations Pearson LIFT a été conçu pour apporter ces changements, dont l'objectif est de moderniser considérablement les installations et l'infrastructure. Pearson LIFT nous permettra de répondre rapidement à nos besoins à court terme en matière d'infrastructure, puis de bâtir en prévision de l'avenir avec détermination et vision.

Au cours de la prochaine décennie, nous envisageons d'investir dans l'ensemble de l'aéroport afin de moderniser des infrastructures clés, comme nos pistes, et de renouveler et d'agrandir nos aérobares. Nous pourrons ainsi offrir des installations conçues dans l'optique de répondre aux besoins du transport aérien du XXI^e siècle, en intégrant de façon transparente et responsable les technologies numériques et la durabilité environnementale dans cette conception.

La gestion de la transformation numérique continue qui touche l'industrie présente son lot de défis, surtout lorsqu'elle est combinée à l'augmentation de la capacité et au maintien de la sécurité et de l'excellence opérationnelle. En même temps, la concurrence s'intensifie entre les plaques tournantes mondiales, ce qui porte toujours plus haut la barre de l'excellence. Néanmoins, grâce aux leçons que nous avons tirées ces dernières années, et avec notre nouvelle stratégie, nous sommes bien placés pour réussir.

L'industrie a adopté une voie à suivre pour le moins claire. Afin de suivre le rythme des autres plaques tournantes et de répondre aux attentes des clients, nous devons investir dès maintenant. En combinant le programme Pearson LIFT aux changements organisationnels de notre plan stratégique décennal, nous pourrons proposer un aéroport « prêt pour l'avenir » et atteindre notre objectif ultime, soit d'allier transport et plaisir.

Notre plan stratégique 2023-2032

La GTAA est à la fois une fenêtre sur le monde et un moteur économique régional important. C'est à ces égards qu'elle a élaboré sa vision pour l'avenir : allier transport et plaisir en faisant de Toronto Pearson l'aéroport de choix, tant pour voyager que pour travailler. Notre plan stratégique décennal a été mis au point pour nous aider à réaliser cette vision. Il nous guide en nous équipant d'un cadre pour établir les priorités en matière d'investissements dans les immobilisations, mettre l'accent sur les principaux enjeux opérationnels et renforcer la résilience du système. Le plan stratégique nous prépare à offrir une expérience de première classe à nos passagers, à nos employés, aux compagnies aériennes et à nos autres partenaires.

Cadre ESG



Nous avons intégré un cadre ESG qui englobe nos piliers stratégiques et nos éléments fondamentaux. Les facteurs ESG sont un impératif opérationnel qui exige que les organisations tiennent compte de ces aspects dans toutes les décisions et les considérations financières. Notre cadre ESG souligne l'engagement de Toronto Pearson à intégrer ces facteurs dans toutes les décisions, en parallèle à la mise en œuvre du plan stratégique.

Piliers stratégiques



Expérience client

Transformer et améliorer les interactions avec nos clients à chaque étape.



Efficacité opérationnelle

Renforcer et assouplir les opérations dans nos aéroports, au sol et dans les airs.

Éléments fondamentaux

Santé et sécurité

Données et infrastructure numérique



Innovation

Stimuler l'innovation dans l'ensemble des activités aéroportuaires et de l'écosystème de l'aviation en général.



Culture de Toronto Pearson et expérience employé

Favoriser une culture dynamique et une main-d'œuvre résiliente.

Infrastructure physique

Résilience et responsabilité financières

Une efficacité opérationnelle accrue

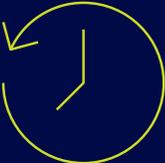
Les opérations sont au cœur de nos activités et constituent le fondement de l'expérience que nous offrons à nos passagers et à nos partenaires. Notre objectif est d'assurer des activités sécuritaires et efficaces tout en favorisant la croissance pour répondre à la demande accrue de voyages. Pour ce faire, nous mettons l'accent sur la rationalisation de nos activités aéroportuaires afin de réduire les retards, d'améliorer la circulation des passagers et d'optimiser les ressources.

En 2023, la collaboration avec les compagnies aériennes, les manutentionnaires au sol, les organismes gouvernementaux et d'autres intervenants a été la clé de notre succès dans l'amélioration du rendement et de l'expérience des passagers. Nous avons adopté une approche plus officielle en matière de planification d'urgence applicable aux périodes de pointe. Nous avons également investi dans des technologies évoluées pour la sécurité, la gestion du trafic aérien, la manutention des bagages et la sécurité du terrain d'aviation.

Nous collaborons avec nos partenaires pour atteindre une nouvelle norme de responsabilité, de rendement et de qualité qui profite à tous.

La mise sur pied de la norme Pearson nous a permis d'établir une responsabilité commune et des normes de haute tenue pour chaque exploitant à Toronto Pearson. Cette norme énonce les attentes en matière de responsabilité, de rendement et de qualité pour les activités d'exploitation à l'aéroport. À présent, nous évaluons nos partenaires et nos activités par rapport à la norme afin d'améliorer l'expérience client.

Pour favoriser d'autres améliorations des niveaux de service, nous avons conclu en 2023 des ententes de partenariat avec plusieurs compagnies aériennes représentant 90 % du volume de passagers à Toronto Pearson. Ces ententes mettent l'accent sur les mesures qui comptent pour les passagers, comme l'efficacité opérationnelle, dont les départs à l'heure, la remise rapide des bagages, la conformité du remorquage et l'efficacité des comptoirs d'enregistrement.

25 % 

d'amélioration des délais
de traitement



Nous accélérons notre transformation numérique.

En 2023...



Nous avons établi un partenariat avec le fournisseur de solutions numériques Assaia pour intégrer l'analyse par intelligence artificielle (IA) aux caméras à toutes les portes de l'aéroport afin de nous aider à améliorer la ponctualité et à accroître la transparence pour nos passagers. Assaia est un système d'IA qui suit toutes les facettes du rendement des aéronefs et fournit des données en temps réel. Ces données peuvent ensuite être utilisées pour corriger les inefficacités et fournir des estimations plus précises des heures de départ, ce qui accroît en retour la disponibilité des portes.



Nous avons mis à l'essai une solution d'inspection autonome du périmètre de terrain d'aviation à la fine pointe de la technologie, en collaboration avec des fournisseurs de technologies de renom. Le dispositif surveille les pistes, les voies de circulation et les clôtures pour déceler les problèmes de sécurité et les signaler au personnel de l'aéroport.



Nous avons introduit de nouveaux chasse-neige évolués et nous avons mis en œuvre des technologies prédictives de pointe pour les prévisions météorologiques et les prévisions des retards afin de nous préparer pour l'hiver.



Nous avons lancé un système novateur qui utilise l'IA pour assurer une manutention plus efficace des bagages grâce à la détection proactive et à la résolution des problèmes courants. De plus, les écrans des bagages sortants ont été améliorés afin d'offrir une meilleure visibilité du trajet des bagages et de présenter des données en temps réel à nos manutentionnaires au sol.



Nous avons remplacé 177 bornes par une nouvelle technologie, ce qui a permis de réduire de 25 % les délais de traitement et d'améliorer de 20 % les taux de correspondance biométrique et de lecture des passeports. Nous avons par ailleurs mis en service un mode hors ligne sur ces nouvelles bornes pour permettre de les utiliser pendant les pannes et pour réduire notre dépendance aux formulaires de déclaration papier.



Nous avons installé 80 nouveaux écrans numériques dans les salles des douanes et aux points de contrôle de sécurité pour afficher les temps d'attente.



En 2024, la GTAA mettra l'accent sur l'instauration d'une culture axée sur la technologie et les données. À ce titre, nous continuerons de préconiser l'échange de données entre les organismes gouvernementaux afin de favoriser une meilleure connaissance de la situation à l'échelle de l'aéroport et d'accroître l'efficacité opérationnelle.

Satisfaction de la clientèle

La satisfaction de la clientèle fait partie de nos grandes priorités. Pour l'atteindre, nous investissons des efforts pour améliorer les installations à l'aéroport, rehausser la propreté et renforcer la communication. C'est dans cette optique que nous mettons à niveau notre infrastructure et modernisons nos installations, pour ultimement accentuer la capacité, réduire la congestion et améliorer la fonctionnalité globale de l'aéroport.

82 %

des passagers étaient satisfaits de leur expérience à l'aéroport en 2023

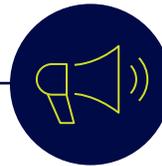


Une expérience passager de premier plan

En 2023, nous avons amélioré de façon tangible l'expérience des passagers dans l'ensemble de nos activités en renforçant nos effectifs et en mettant en œuvre des innovations numériques qui accélèrent l'enregistrement et l'embarquement, et réduisent les temps d'attente. Nous avons également installé de nouveaux sièges et nous avons redonné du lustre aux tapis dans nos aéroports, sans compter que nous avons lancé un programme pluriannuel de revitalisation des toilettes à l'aéroport 1. De plus, nous avons élargi l'offre de vente au détail, d'aliments et de boissons dans les deux aéroports.

Tout au long de l'année, nous avons organisé plus de 230 activités et événements qui regroupaient des comédiens du festival canadien Juste pour rire, des magiciens, des chanteurs et même une visite du père Noël. En collaboration avec la Ville de Toronto, nous avons accordé notre appui aux artistes et musiciens locaux et émergents en mettant en vedette leur talent dans les aéroports. Puis, en partenariat avec Destination Toronto, nous avons mis sur pied une nouvelle exposition d'œuvres d'art à l'aéroport 1 pour souligner la Journée nationale des peuples autochtones.

Notre stratégie en matière d'expérience client pour 2024 est axée sur le rehaussement de l'expérience de voyage des passagers au moyen d'améliorations comme de nouvelles bornes libre-service et de nouveaux postes de travail d'enregistrement pour les compagnies aériennes.



Des communications à la hauteur des attentes et de la satisfaction de la clientèle

Nos cartes et tableaux de bord numériques procurent en temps réel tous les renseignements dont les passagers ont besoin pour s'orienter avec aisance dans l'aéroport. En 2023, nous avons installé des affichages électroniques dans nos salles de sécurité et des douanes afin d'indiquer le temps d'attente pour le traitement et d'intégrer les temps d'attente réels à nos cartes numériques.

L'opinion des passagers fait partie intégrante de nos initiatives d'amélioration continue. Par conséquent, nous avons mis en place une nouvelle plateforme d'information qui permet de recueillir rapidement les commentaires des passagers. Cette rétroaction nous permet d'étudier sans délai les plaintes et apporter les améliorations nécessaires.



Un aéroport plus inclusif pour tout le monde

En 2023, nous avons publié le tout premier Plan sur l'accessibilité de la GTAA. Le document fait état des efforts que nous déployons pour améliorer nos installations, notre orientation et nos services au bénéfice de plus de 1,2 million de passagers handicapés qui transitent chaque année par Toronto Pearson. À cet égard, nous avons entrepris un ambitieux parcours pour éliminer encore plus d'obstacles en obtenant la prestigieuse certification « Or » de la Fondation Rick Hansen. Pour y parvenir, nous avons entrepris de réaliser 1 400 améliorations tout au long de l'année.

En 2023, Toronto Pearson et ses 57 partenaires ont permis à 44,8 millions de passagers de se rendre à 162 destinations internationales et 33 destinations au pays.



Une cote de satisfaction de la clientèle qui ne cesse d'augmenter

Nous suivons la satisfaction des passagers à chaque étape de leur parcours en fonction du service à la clientèle, des temps d'attente, du degré de courtoisie du personnel, de l'ambiance à l'aéroport et de la propreté. Un sondage mené en janvier 2024 par Pollara Strategic Insights pour le compte de la GTAA a révélé que 82 % des passagers qui ont transité par Toronto Pearson au cours de la dernière année étaient satisfaits de leur expérience à l'aéroport.

En outre, dans le cadre de son programme 2023 sur la qualité des services dans les aéroports, le Conseil international des aéroports a de nouveau nommé Toronto Pearson le meilleur grand aéroport d'Amérique du Nord, réaffirmant ainsi notre engagement à l'égard d'un service et d'une excellence de calibre mondial. Le programme récompense les aéroports du monde entier qui offrent la meilleure expérience client, de l'avis des passagers. Toronto Pearson a déjà obtenu cette immense reconnaissance de 2017 à 2021.

Programme Pearson LIFT

Notre plan d'immobilisations Pearson LIFT est un élément fondamental de notre stratégie décennale. Cette grande initiative nous a permis d'entrer dans une nouvelle ère d'investissements ciblant les installations et l'infrastructure, pour ultimement bâtir l'aéroport de demain. Ce plan de construction a été conçu pour mieux composer avec la croissance tout en permettant à Toronto Pearson de maintenir son titre de plaque tournante mondiale indispensable à la chaîne d'approvisionnement du Canada et à l'économie nationale et des régions. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires pour communiquer et peaufiner ces plans.

Notre plan comprend :



Des aéro-gares modernisées qui offrent une plus grande souplesse opérationnelle



De nouvelles portes et une capacité accrue de passagers et de bagages



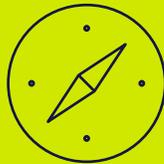
L'amélioration de l'infrastructure actuelle et la construction de commerces de détail de calibre mondial



Des bâtiments durables sur le plan environnemental qui intègrent les technologies et les innovations les plus récentes



Nous pavons la voie vers un avenir transformateur à la GTAA. Pour y parvenir, nous misons sur la revitalisation des installations, l'élargissement de notre capacité et l'adoption de nouvelles technologies, le tout conjointement à l'offre d'une expérience exceptionnelle pour les passagers.



Une lancée au rythme effréné

La mise en œuvre du programme Pearson LIFT va bon train et à cadence accélérée.

Le programme, réparti en trois volets, s'inscrit dans notre plan de construction visant à améliorer et moderniser nos aéroports, nos installations, notre terrain d'aviation, notre infrastructure et l'accès côté ville. Le premier volet de ce programme, appelé Accélérateur, sera lancé en 2024 et aura pour objectif la mise à niveau et l'amélioration des ressources opérationnelles de Toronto Pearson, comme le système du terrain d'aviation. Nous avons commencé à planifier la construction d'installations pour répondre à la croissance prévue du trafic de passagers.

Avant de lancer le processus d'approvisionnement pour le programme Pearson LIFT et afin d'annoncer nos plans, nous avons organisé un forum sectoriel pour les chefs de file locaux et mondiaux de l'industrie de la conception et de la construction. En plus d'accroître les possibilités d'emploi et de carrière, Pearson LIFT donnera aux petites entreprises de tous horizons l'occasion de participer au développement et à la prospérité de l'aéroport en prenant part à notre processus de sélection des fournisseurs.

En 2024, nous poursuivrons notre parcours vers la concrétisation de Pearson LIFT tout en mobilisant nos partenaires, dont les compagnies aériennes, les agences frontalières et de sécurité, le gouvernement, les transporteurs de fret, les partenaires commerciaux et d'autres intervenants.

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 d'élection des membres est fondé 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 se compose de 15 administrateurs élus par les membres de la GTAA. 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.

Les pages qui suivent indiquent 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 2023.

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 (membre d'office de tous les comités)

M. Allingham est ingénieur civil et compte 40 ans d'expérience dans les secteurs public et privé. Il est l'ancien vice-président directeur d'AECOM Canada Ltée et a de l'expérience en ingénierie des transports, y compris en planification du transport en commun, en aménagement urbain, en évaluation environnementale de l'ingénierie de la circulation, en planification principale, en planification aéroportuaire et en économie des transports. Il a été président de l'Institut canadien des ingénieurs des transports, président du conseil d'administration de l'Institut universitaire de technologie de l'Ontario, administrateur et président du conseil d'administration de Lakeridge Health, et a siégé aux conseils d'administration du Collège Durham et du Durham Abilities Centre. Il a obtenu un baccalauréat 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 services rendus à la communauté.



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 du cabinet Miller Thomson s.r.l., où elle pratique dans le domaine des litiges commerciaux et d'emploi. Elle est titulaire d'un baccalauréat spécialisé en études environnementales de l'Université de Waterloo et d'un baccalauréat en droit de l'Université de Toronto, et elle a 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 de moins de 40 ans. Dans ses temps libres, M^{me} Chowdhury siège aux conseils consultatifs de divers organismes communautaires. Qui plus est, elle détient le titre IAS.A de l'Institut des administrateurs de sociétés.



KIM DAY

Californie, États-Unis

Conseillère en aviation (entreprise individuelle)

Administratrice depuis : 2023

Échéance du mandat actuel : 2026

Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants

Comité de planification et de développement commercial

M^{me} Day a passé les 25 dernières années de sa carrière dans l'industrie de l'aviation, plus récemment pendant 13 ans à titre de chef de la direction de l'aéroport international de Denver (DEN), où elle a travaillé à préparer DEN pour l'avenir, tant sur le plan financier que sur le plan matériel, en garantissant des engagements à long terme de la part des deux plus grands transporteurs, en supervisant le développement d'un train vers le centre-ville, d'un hôtel à l'aéroport, de 44 portes d'embarquement supplémentaires et le début des travaux de rénovation de l'aérogare Jeppesen. Avant d'occuper le poste de chef de la direction de DEN, elle a été directrice générale, Los Angeles World Airports (LAWA) et directrice générale adjointe de la conception et de la construction, LAWA. Avant de se joindre à LAWA, elle a exercé le métier d'architecte pendant plus de 20 ans. M^{me} Day a siégé au conseil d'administration de l'American Association of Airport Executives, au comité consultatif NextGen de la FAA, à la Chambre de commerce de Denver et à Visit Denver. Elle siège actuellement aux conseils d'administration de la Regional Airports Improvement Corporation et de la San Diego Humane Society. Elle est une chef de file dans le secteur aéroportuaire reconnue mondialement et a récemment été intronisée au Colorado Tourism Hall of Fame. M^{me} Day est titulaire d'un baccalauréat en architecture de Cornell.



LISE FOURNEL

Québec, Canada

Administratrice de sociétés

Administratrice depuis : 2022

Échéance du mandat actuel : 2025

Comité de vérification

Comité des ressources humaines et de la rémunération (présidente)

M^{me} Fournel est une experte en technologie qui a une perspective mondiale du marketing et de la gestion des revenus et du commerce électronique. Au cours de sa carrière de plus de 35 ans à Air Canada, M^{me} Fournel a occupé des postes de plus en plus importants dans les domaines de la technologie, de la planification stratégique et des services commerciaux de transport de passagers. Elle a également été présidente de Destina.ca. M^{me} Fournel a siégé aux conseils d'administration du Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario et de Desjardins Sécurité financière. Elle a également siégé à plusieurs conseils d'administration d'organismes sans but lucratif, dont l'Université de Montréal, Tourisme Montréal, le CIREM, le Musée Pointe-à-Callière et l'Association canadienne de la dystrophie musculaire. 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 à l'École des hautes études commerciales (HEC) de Montréal et détient 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

Nouvelle-Écosse, 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 (président)

Comité de planification et de développement commercial

M. Gregg est président et chef de la direction de Nova Scotia Power Inc., une filiale en propriété exclusive d'Emera Inc., une société diversifiée d'énergie et de services qui fournit 95 % de la production, du transport et de la distribution d'électricité à plus de 525 000 clients résidentiels, commerciaux et industriels en Nouvelle-Écosse. Il était auparavant président et chef de la direction de l'Independent Electricity System Operator (« IESO »), la société responsable de l'exploitation du marché de l'électricité et de la direction de l'exploitation du réseau de production-transport d'électricité dans la province de l'Ontario, et président et chef de la direction d'Enersource Corporation (maintenant devenue Alectra Utilities), où il a dirigé la fusion d'Enersource avec Powerstream et Horizon Utilities ainsi que l'achat d'Hydro One Brampton. M. Gregg est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires de la Ivey School of Business de 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 : 2026

Comité de vérification

Comité de planification et de développement commercial (président)

M. Kennedy est un dirigeant d'entreprise à la retraite qui a occupé le poste de directeur des finances dans un certain nombre d'organisations des domaines de l'aviation, du fret et de la logistique, comme Canada 3000, dont il a assuré l'expansion d'une petite compagnie d'affrètement à une compagnie 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. Il est comptable professionnel agréé et comptable agréé en Ontario depuis plus de 40 ans, et il a commencé sa carrière de vérificateur chez PricewaterhouseCoopers s.r.l. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce (concentration) de l'Université Queen's.



TRACY LI

Ontario, Canada

Chef du personnel et des services juridiques d'Energare Inc.

Administratrice depuis : 2023

Échéance du mandat actuel : 2026

Comité de vérification

Comité des ressources humaines et de la rémunération

M^{me} Li est chef du personnel et des services juridiques d'Energare Inc., et elle est responsable de diriger les ressources humaines, les services juridiques et les fonctions liées aux facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance chez Energare. Elle s'est jointe à Energare en 2011 et a joué un rôle clé dans la transformation de l'entreprise et de ses divisions commerciales, notamment en offrant des conseils dans le cadre de multiples acquisitions, financements, réorganisations internes, ainsi que d'initiatives stratégiques et de croissance. Avant de se joindre à Energare, M^{me} Li a pratiqué le droit chez Shearman & Sterling s.r.l., à Hong Kong, et Borden Ladner Gervais s.r.l., à Vancouver, où elle a conseillé des clients internationaux et canadiens sur le financement par actions et par emprunt, les acquisitions, la gouvernance d'entreprise, le droit des valeurs mobilières et d'autres questions juridiques. Elle est également membre du conseil d'administration du Yee Hong Centre for Geriatric Care et membre de ses comités de gouvernance et des ressources humaines depuis juin 2022. M^{me} Li est titulaire d'un baccalauréat en commerce (finances) de l'Université de la Colombie-Britannique et d'un baccalauréat en droit de la Faculté de droit de l'Université de Toronto.



MICHELE MCKENZIE

Ontario, Canada

Conseillère, JE Austin Associates (société de conseils en stratégie et en gestion)

Administratrice depuis : 2018

Échéance du mandat actuel : 2024

Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants

Comité de planification et de développement commercial

M^{me} McKenzie est une administratrice de sociétés et une conseillère en affaires qui possède une solide expertise en tourisme. Conseillère chez J.E. Austin Associates, elle occupe le poste de chef de la direction du programme régional pour le tourisme du Caucase du Sud à l'Agence américaine pour le développement international. Elle a occupé pendant dix ans le poste de présidente et chef de la direction de la Commission canadienne du tourisme (« Destination Canada »), une société d'État fédérale, et pendant quatre ans celui de sous-ministre du Tourisme, de la Culture et du Patrimoine de la Nouvelle-Écosse. En 2020, l'Association de l'industrie touristique du Canada lui a décerné un prix d'excellence pour l'ensemble de ses réalisations. Elle possède une vaste expérience de la gouvernance des conseils d'administration et, outre celui de la GTAA, elle siège actuellement au conseil d'administration d'Investir au Canada. De plus, elle est membre des comités ministériels de vérification de Statistique Canada et de Parcs Canada. M^{me} McKenzie est titulaire d'un diplôme de l'Université Dalhousie et a obtenu une bourse de recherche de l'Université Harvard. Elle détient également le titre IAS.A de l'Institut des administrateurs de sociétés.



MARC NEEB

Ontario, Canada

Administrateur de sociétés

Administrateur depuis : 2019

Échéance du mandat actuel : 2025

Comité des ressources humaines et de la rémunération

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 le poste de directeur général de la Ville d'Aurora et celui de commissaire des services communautaires de la Ville de Brampton, ainsi que divers postes de direction à la Ville de Mississauga. Il est titulaire de diplômes de l'Université Western Ontario, du Collège Seneca et de l'Université de Toronto. Il a siégé aux conseils d'administration du Southlake Regional Health Centre, du Aurora Mayor Charity Golf Classic et du Community Safety Village of York Region, et a été gouverneur de la Royal Lifesaving Society of Ontario.



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 chef du volet immobilier mondial du Healthcare of Ontario Pension Plan (HOOPP) et est responsable des activités de placement immobilier du régime. Avant de travailler pour le HOOPP, il a occupé un certain nombre de postes de haute direction à Oxford Properties et était tout récemment vice-président directeur pour l'Amérique du Nord, où il était responsable des placements nord-américains (actions et emprunts) et des activités de développement à l'échelle de toutes les catégories d'actifs (bureaux, bâtiments industriels, commerces de détail, logements multifamiliaux et hôtels) ainsi que des entreprises de détail et industrielles d'Oxford en Amérique du Nord. L'expérience de M. Plesman comprend également des postes au sein des Services bancaires d'investissement et du Fonds de capital-investissement immobilier chez Morgan Stanley (Londres, Royaume-Uni, New York et Toronto) et à titre de consultant chez 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 la Ivey Business School de l'Université Western.



MARK F. SCHWAB

Floride, États-Unis

Président, Naples Council on World Affairs

Administrateur depuis : 2017

Échéance du mandat actuel : 2026

Comité de vérification

Comité de planification et de développement commercial

M. Schwab est un cadre chevronné de l'industrie du transport aérien. Il a notamment été chef de la direction de Star Alliance, la première et la plus importante alliance mondiale de l'industrie du transport aérien, qui compte 26 membres. Il possède une vaste expérience de l'industrie du transport aérien, ayant occupé des postes de direction à l'échelle internationale et au sein de grandes compagnies comme United Airlines, US Airways, American Airlines et Pan Am. Il est diplômé de l'Université de Virginie. Il siège au conseil d'administration d'organismes sans but lucratif, dont Greater Naples Leadership.



JOHAN C. VAN 'T HOF

Ontario, Canada

Président et chef de la direction, 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-directeur général de Tonbridge Corp., une banque d'investissement et un cabinet de conseil de Toronto, et il a été 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, il a été président et chef de la direction de Tonbridge Power Inc., une entité cotée en bourse, et chef de l'exploitation et directeur de Carter Group Inc., un fabricant nord-américain de pièces d'automobile. Auparavant, il a été associé et directeur général chez PricewaterhouseCoopers s.r.l. (financement de projets et privatisation) et 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 au sujet de la politique d'infrastructure. M. van 't Hof est comptable professionnel agréé et comptable agréé en Ontario et détient une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Toronto. Il a été président des comités de vérification de deux sociétés ouvertes 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 : 2026

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. Au sein de Forum, il est responsable de la gestion financière globale de l'entreprise, notamment la stratégie financière, la planification, les contrôles, la gestion des risques, la fiscalité, la technologie 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 la société et il siège au comité des placements 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 d'une valeur de six milliards de dollars à deux titres (TSX et Francfort) acquise en 2019 par Blackstone. Avant sa nomination à 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, notamment au titre de la trésorerie de l'entreprise, et aidé à établir le groupe de fonds privés de Brookfield. Au cours de son mandat au sein de Brookfield, il a également travaillé à 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.



ANDREW WALLACE

Ontario, Canada

Directeur général et chef des services bancaires d'investissement, Financière Banque Nationale

Administrateur depuis : 2023

Échéance du mandat actuel : 2026

Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants

Comité des ressources humaines et de la rémunération

M. Wallace est directeur général et chef des services bancaires d'investissement immobilier à la Financière Banque Nationale. Il supervise les activités de la Banque Nationale sur les marchés publics et de l'immobilier, en se concentrant sur les marchés financiers, les prêts immobiliers, les fusions et acquisitions et d'autres produits des marchés financiers. Depuis son arrivée à la Financière Banque Nationale en 2006, M. Wallace a occupé des postes comportant de plus en plus de responsabilités. En 2009, il a été détaché au cabinet du premier ministre à Ottawa pour agir pendant deux ans à titre de conseiller principal en politiques économiques et financières auprès du premier ministre. M. Wallace est titulaire d'un baccalauréat ès arts spécialisé de l'Université Queen's et d'une maîtrise en administration des affaires de la Rotman School of Business de l'Université de Toronto, et siège au conseil d'administration de l'Association des biens immobiliers du Canada.

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

Kim Day a été présidente et chef de la direction de l'aéroport international de Denver de 2008 à 2021, présidente et chef de la direction de KDDPCA de 2022 à 2023 et conseillère principale (contractuelle) chez McKinsey & Company de 2022 à 2023.

Peter Gregg a été président et chef de la direction de la Société indépendante d'exploitation du réseau d'électricité (Ontario) de 2017 au 6 novembre 2020.

Michele McKenzie a été consultante auprès de Cemonics en 2023 et directrice principale de McKenzie Business Strategies de 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 d'administration de la GTAA sont indépendants, au sens des lois sur les valeurs mobilières applicables.

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.

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.

Dans le cadre de ces responsabilités de surveillance des risques, la GTAA a élaboré et mis en œuvre un programme de gestion du risque d'entreprise qui fournit une approche rigoureuse pour déterminer, évaluer, traiter et gérer les risques, et pour intégrer les facteurs de risque dans la stratégie et les 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 2023 de la GTAA sera publié en 2024 et soulignera l'approche et le rendement de la GTAA en matière de durabilité.

Évaluation du conseil d'administration

Le conseil d'administration évalue régulièrement l'efficacité du conseil, de ses comités et de chaque administrateur. Ces évaluations sont facilitées par le Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants avec l'aide d'un consultant externe en gouvernance. En 2023, la société de conseil en gouvernance du Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants, Watson, Inc., a aidé le conseil d'administration à mener une évaluation sous forme d'un questionnaire écrit et d'entrevues individuelles avec les administrateurs. La présidente et chef de la direction de la Société a également participé à l'évaluation.

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 nouvel administrateur 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 et rencontrent les exploitants d'autres aéroports pour discuter de 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, comme 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 2023, les séances de formation ont principalement porté sur les nouvelles tendances et les innovations en matière de conception et de développement des infrastructures aéroportuaires, de développement des services aériens et d'expérience client.

Code de déontologie

La GTAA a un Code de déontologie (le « Code ») qui a été approuvé par le conseil d'administration. Le Code est conforme à la législation sur les valeurs mobilières applicable 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 l'ensemble des administrateurs, dirigeants, employés et employés contractuels de la GTAA. Une copie du Code peut être consultée sur le site de SEDAR à l'adresse www.sedarplus.ca.

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 dirigeants ont confirmé qu'ils se conformaient au Code en 2023. 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 qui sont identifiés et évalués au moyen d'un processus de recherche. Le processus de recherche comprend la mobilisation des proposants communautaires désignés, soit 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, Professional Engineers Ontario et 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 un administrateur est élu par les membres parmi les candidats de la province de l'Ontario.

Les candidats peuvent être le membre titulaire s'ils sont des membres admissibles à un autre mandat.

Diversité des administrateurs et des dirigeants

La GTAA s'est engagée à veiller à ce que la diversité soit intégrée à tous les aspects de ses politiques et pratiques d'embauche, y compris aux niveaux du conseil d'administration et de la direction. En 2021, le conseil d'administration a approuvé des modifications à sa politique en matière de la 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 d'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 2023, le conseil d'administration de la GTAA comptait cinq femmes, soit environ 36 % du total de 14 administrateurs¹. De plus, quatre de ses administrateurs, soit environ 29 %, sont membres d'un ou de plusieurs groupes diversifiés. En vertu de sa politique en matière de diversité et d'inclusion, le conseil d'administration aspire à atteindre son objectif d'ici son assemblée annuelle de 2030 et à maintenir par la suite une composition du conseil dont 50 % des membres sont des femmes et dont 30 % sont des membres de 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, géographiques et professionnelles, et dont la composition tient aussi 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, expérimentés 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 2023, la GTAA comptait neuf² dirigeants, dont quatre membres de minorités visibles. Trois dirigeantes, soit 33 %, 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 un poste vacant au conseil d'administration de la GTAA.

² En date du présent rapport, la GTAA comptait huit dirigeants qui devaient prendre leur retraite au début de 2024.

Comités du conseil

Le conseil compte quatre comités permanents :

- Comité de vérification
- Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants
- Comité des ressources humaines et de la rémunération
- Comité de planification et de développement commercial

Le conseil a élaboré des chartes écrites pour chacun de ces comités.

Comité de vérification

Le conseil d'administration a confié au Comité de vérification le mandat d'entreprendre des travaux délégués au nom du conseil afin d'obtenir une assurance raisonnable concernant l'intégrité de la gestion des risques, des rapports financiers, de la comptabilité, de la vérification et des contrôles internes, ainsi que de remplir les obligations légales pertinentes d'un 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 2023, les membres du Comité de vérification étaient : Johan van 't Hof (président), Douglas Allingham (membre d'office), Lise Fournel, Don Kennedy, Tracy Li, Eric Plesman, Mark Schwab 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 superviser la gouvernance efficace de la GTAA et de formuler des recommandations au conseil d'administration et à ses comités sur les mesures à prendre pour améliorer l'efficacité. Le Comité supervise également les relations avec les intervenants et la stratégie de communication de la GTAA pour établir la marque et l'acceptabilité sociale.

Le Comité est aussi responsable de superviser le processus de nomination des membres du conseil d'administration; de maintenir une matrice des compétences afin de cerner les compétences, l'expérience et les autres attributs recherchés; de recruter, rencontrer en entrevue et évaluer les candidats au conseil, et de recommander la nomination de candidats à titre de membres; de la planification de la relève au sein du conseil d'administration; du programme d'orientation pour les nouveaux administrateurs; de superviser la formation continue des administrateurs; d'évaluer l'efficacité du conseil et de ses comités; et de superviser la conformité aux exigences de la gouvernance d'entreprise.

Au 31 décembre 2023, les membres du Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants étaient : Peter Gregg (président), Douglas Allingham (membre d'office), Nafisah Chowdhury, Kim Day, Michele McKenzie, Rajeev Viswanathan et Andrew Wallace.

Comité des ressources humaines et de la rémunération

Le mandat du Comité des ressources humaines et de la rémunération est de superviser les questions liées à la stratégie en matière de ressources humaines de la GTAA, notamment la rémunération des dirigeants, la planification de la relève, le perfectionnement, la gestion des talents, la surveillance du rendement, le recrutement, les questions de rémunération relatives à la présidente et chef de la direction et aux autres dirigeants ainsi que les questions relatives aux risques, aux politiques et aux questions pertinentes pour les ressources humaines à l'échelle de toute l'entreprise.

Au 31 décembre 2023, le Comité des ressources humaines et de la rémunération était composé des administrateurs suivants : Lise Fournel (présidente), Douglas Allingham (membre d'office), Nafisah Chowdhury, Tracy Li, Marc Neeb et Andrew Wallace.

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 supervision du Plan directeur et du Plan d'aménagement du territoire 2017-2037 de la GTAA en veillant à ce que la Société dispose d'un plan d'infrastructure à long terme, de rapports sur l'environnement, d'une surveillance du développement commercial de l'Aéroport ainsi que d'activités de planification et de développement (y compris de développement immobilier) appropriés, à jour et approuvés afin d'assurer l'utilisation de l'infrastructure et des installations en fonction des besoins des passagers et des parties prenantes de la GTAA, comme les transporteurs aériens et les expéditeurs de fret, et de veiller à ce que la Société ait en place les systèmes nécessaires pour traiter de telles questions.

Le Comité est également responsable de mener des examens et de formuler des recommandations au titre des projets d'immobilisations qui outrepassent les pouvoirs délégués à la présidente et chef de la direction, de superviser la mise en œuvre des projets d'investissements majeurs, de fournir de la rétroaction à l'équipe de direction concernant les projets d'immobilisations stratégiques et de superviser l'efficacité de la gestion du risque lié au développement commercial et de la planification des risques associés.

Au 31 décembre 2023, les membres du Comité de planification et du développement commercial étaient : Don Kennedy (président), Douglas Allingham (membre d'office), Kim Day, Peter Gregg, Michele McKenzie, Marc Neeb, Eric Plesman, Mark Schwab et Johan van 't Hof.

Dirigeants

Au 31 décembre 2023, les administrateurs de la GTAA étaient :

Nom et lieu de résidence	Poste occupé
Craig B.M. Bradbrook ¹ Ontario, Canada	Chef de l'exploitation
Mark Carbonelli Ontario, Canada	Chef des ressources humaines
J'Maine Chubb ² Ontario, Canada	Chef de la direction des Finances
Deborah Flint Ontario, Canada	Présidente et chef de la direction
Bernardo Gogna ³ Ontario, Canada	Chef des infrastructures
Katherine Hammond Ontario, Canada	Vice-présidente, avocate générale, Sûreté et sécurité des entreprises
Khalil Lamrabet ⁴ Ontario, Canada	Directeur commercial
Karen Mazurkewich Ontario, Canada	Vice-présidente, Relations avec les intervenants et communications
John Peellegoda ⁵ Ontario, Canada	Trésorier
Brian Tossan ⁶ Ontario, Canada	Chef de la technologie

¹ Craig Bradbrook a pris sa retraite de la GTAA le 19 janvier 2024. La GTAA entreprend un processus de recrutement pour un nouveau chef de l'exploitation et, entre-temps, Khalil Lamrabet, directeur commercial, assume le rôle de chef de l'exploitation par intérim.

² J'Maine Chubb s'est joint à la GTAA à titre de directeur des finances le 6 février 2023.

³ Bernardo Gogna s'est joint à la GTAA à titre de chef des infrastructures le 23 février 2023.

⁴ Khalil Lamrabet s'est joint à la GTAA à titre de directeur commercial le 27 février 2023.

⁵ John Peellegoda, trésorier, est administrateur sans toutefois être membre de l'équipe de direction de la GTAA.

⁶ Brian Tossan s'est joint à la GTAA à titre de chef de la technologie le 21 août 2023.

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 chef des ressources humaines de Dentalcorp Canada de 2016 à 2019 et chef des ressources humaines de TPH de 2019 à 2021.

J'Maine Chubb a été directeur des finances de Travel Wifi en 2022 et directeur des finances de Houston Airport System de 2018 à 2022.

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.

Bernardo Gogna a été premier vice-président et directeur régional de l'aviation pour le Moyen-Orient et l'Afrique au sein d'AECOM de 2021 à 2023, et chef du développement pour Los Angeles World Airports de 2018 à 2021.

Khalil Lamrabet a été président et chef de la direction et membre du conseil d'administration du programme de connectivité aérienne de Saudi Air de 2021 à 2023, premier vice-président du développement de l'aviation pour les aéroports d'Abu Dhabi de 2019 à 2021, et directeur de la gestion des activités aériennes pour Dubai Airports de 2014 à 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.

Brian Tossan a été directeur de l'innovation mondiale à General Motors de 2019 à 2023 et directeur du Centre technique canadien à General Motors de 2014 à 2019.

Rapport de gestion

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2023





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 du Canada 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, option qui pourra être exercée à partir du 2 décembre 2046. 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 société de portefeuille Malton Gateway Inc, une filiale entièrement détenue de la GTAA, a été constituée en 2017 et détient les actions de Airway Centre inc. (« ACI »), qui a été constituée en avril 2017 dans le but d'acquérir et de gérer des biens commerciaux qui ne sont pas liés aux activités directes de gestion, d'exploitation et d'entretien de l'Aéroport. Les propriétés acquises par ACI ne font pas partie des locaux loués à la GTAA par le gouvernement du Canada en vertu du bail foncier.

Faits saillants financiers et d'exploitation

	2023	2022	Variation ¹	2021	
<i>(en millions de dollars)</i>				%	
Total des revenus	1,887.1	1,491.9	395.2	26.5	826.8
BAIIA	960.3	758.8	201.5	26.6	318.4
Marge du BAIIA ^{2,3}	50,9 %	50,8 %		0,1 pp	38,5 %
Bénéfice net	265.0	72.3	192.7	266.8	(350,4)
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation <i>(en millions de dollars)</i>	961.5	786.0	175.5	22.3	429.4
Flux de trésorerie disponibles ²	468.7	235.4	233.3	99.1	(46,3)
<i>(en millions de dollars)</i>				%	
Volume du trafic voyageur					
Vols intérieurs	16.5	14.3	2.2	15.3	6.8
International	28.3	21.3	7.0	32.9	5.9
Total	44.8	35.6	9.2	25.8	12.7
Trafic aérien					
Mouvements d'aéronefs <i>(en milliers)</i>	379.6	336.8	42.8	12.7	173.0
MTOW ³ <i>(en million de tonnes)</i>	34.4	30.1	4.3	14.3	16.4
Nombre total de sièges <i>(en millions)</i>	53.1	44.9	8.2	18.3	20.0
Coefficient d'occupation	84,4 %	79,3 %		5,1 pp	63,3 %
			Aux 31 décembre		
	2023	2022	Variation ¹	2021	
<i>(en millions de dollars)</i>				%	
Dettes totales	6,983.3	6,802.4	180.9	2.7	7,213.7
Dettes nettes	5,829.8	6,296.2	(466,4)	(7,4)	6,532.9
Liquidités nettes	1,963.0	1,530.7	432.3	28.2	1,725.9
Principaux Indicateurs de crédit et de rendement					
Total de la dette/nombre de passagers transportés ⁴	312	382	(70)	(18,3)	1,136
Dettes nettes ⁶ /nombre de passagers transportés ⁸ (\$)	260	353	(93)	(26,3)	1,029
Dettes brutes/BAIIA ² (\$)	7.3	9.0	(1,7)	(18,9)	22.7
Jours de trésorerie disponible	287	47	240	510.6	185
Coût du transporteur aérien/Passager transporté ⁸ (\$)	30.3	32.1	(1,8)	(5,6)	58.9
Clause restrictive relative à l'exploitation de l'acte de fiducie-cadre ⁸ (exigence minimale de 100 %)	153,0 %	140,0 %		13,0 pp	97,6 %
Clause restrictive relative au service de la dette ¹⁰ (exigence minimale de 125 %)	176,0 %	136,0 %		40,0 pp	58,0 %

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 Les flux de trésorerie disponibles, une mesure financière non conforme aux PCGR, sont définis comme les flux de trésorerie provenant de l'exploitation et des subventions reçues dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA »), moins les intérêts en espèces, les coûts de financement et les dépenses en immobilisations. 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.

³ Le MTOW correspond au poids maximal au décollage de chaque aéronef précisé par les fabricants d'aéronefs.

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.

Vue d'ensemble

La GTAA a pour mandat d'aménager, de gérer et d'exploiter les aéroports dans le Centre-Sud de l'Ontario, ce qui ne comprend actuellement que l'aéroport Toronto Pearson. 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 et financier

En 2023, l'aéroport Toronto Pearson :

- a traité de 44,8 millions de passagers, soit une augmentation de 9,2 millions (25,8 %) par rapport à 2022, causée par :
 - une forte demande de voyages;
 - la capacité de la GTAA et de l'industrie du voyage d'offrir des niveaux de service plus uniformes à la suite de l'atténuation des problèmes de main-d'œuvre et d'offre causés par la pandémie;
 - l'élimination, l'année précédente, des restrictions de voyage gouvernementales liées à la pandémie.
- Toutefois, la plupart des activités liées aux passagers et aux vols demeurent inférieures aux niveaux d'avant la pandémie :
 - En 2023, le volume du trafic voyageur a repris pour atteindre 88,9 % de son niveau de 2019;
 - Au cours du mois de décembre 2023, le volume du trafic voyageur a atteint 93,7 % de son niveau de décembre 2019;
 - bien que l'activité aérienne continue d'être inférieure aux niveaux d'avant la pandémie, le coefficient d'occupation a été rétabli à 100,1 % par rapport au coefficient d'occupation de 2019.

En 2023, comparativement à 2022, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a gagné et généré :

- des revenus de 1 887,1 millions de dollars, soit une augmentation de 395,2 millions de dollars (26,5 %);
- un BAIIA¹ de 960,3 millions de dollars, soit une augmentation de 201,5 millions de dollars ou 26,6 %;
- un bénéfice net de 265,0 millions de dollars, soit une augmentation de 192,7 millions de dollars;
- des flux de trésorerie disponibles² de 468,7 millions de dollars, soit une augmentation de 233,3 millions de dollars.

Les résultats financiers sont principalement attribuables à une augmentation du volume du trafic voyageur et du nombre de vols, ainsi qu'à une hausse des tarifs aéronautiques et des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA).

¹ 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, la dépréciation des immobilisations corporelles et l'amortissement. Se reporter à la section « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

² Les flux de trésorerie disponibles, une mesure financière non conforme aux PCGR, correspondent aux flux de trésorerie provenant de l'exploitation, selon les tableaux consolidés des flux de trésorerie, et aux subventions reçues du PIEA, moins les dépenses d'investissement (immobilisations corporelles, immeubles de placement et autres) et les charges d'intérêts et coûts de financement payés, déduction faite du produit d'intérêts (à l'exclusion des éléments hors trésorerie). Se reporter à la section « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

Stratégie de la Société

La GTAA a lancé un nouveau plan stratégique décennal en 2023. La vision de la GTA est la suivante : « Allier transport et plaisir en faisant de Toronto Pearson l'aéroport de choix, tant pour voyager que pour travailler. » 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. Ce plan comprend une série d'horizons temporels qui donnent à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto la souplesse nécessaire pour changer d'orientation et rester agile, tout en veillant à ce qu'elle évolue également à long terme pour faciliter la croissance qu'elle prévoit générer au cours de la prochaine décennie.

La mission de la GTAA est de :

- faire de Toronto Pearson un chef de file mondial en matière de rendement aéroportuaire, de service à la clientèle et de durabilité;
- créer un aéroport de nouvelle génération en innovant dans tout ce que nous faisons, en nous efforçant d'offrir à nos passagers l'expérience la plus enrichissante, la plus sécuritaire et la plus efficace qui soit.

Dans le cadre de sa stratégie, la GTAA a élaboré quatre piliers stratégiques pour appuyer sa vision :

- Expérience client - rendre le transport aérien le plus fluide possible en reliant les passagers, les compagnies aériennes et les principaux partenaires de l'écosystème au moyen d'outils novateurs, comme le traitement simplifié, la planification numérique des voyages et des temps d'attente prévisibles, afin de devenir chef de file mondial en matière de soins aux passagers;
- Efficacité opérationnelle - évoluer vers une nouvelle culture de responsabilité et de responsabilisation à l'échelle de l'aéroport grâce au programme et aux politiques de la « norme Pearson », construire des processus intelligents et continuellement améliorés, tout en effectuant la transition vers des sources d'énergie plus durables;
- Innovation - promouvoir une culture d'innovation percutante qui encourage la modernisation continue et récompense l'expérimentation, ce qui créera un écosystème de partenaires d'innovation pour cultiver et accélérer les initiatives qui rendront l'aéroport Toronto Pearson, et le secteur de l'aviation en général, meilleur, plus rapide et plus solide;
- Culture et expérience des employés - état de préparation de l'entreprise, état de préparation à la transformation et soutien des résultats stratégiques des autres piliers avec des talents prêts, mobilisés et diversifiés.

Dans le cadre de sa stratégie à long terme, la GTAA travaille avec ses partenaires pour établir des plans dès maintenant qui permettront d'assurer la croissance intelligente, la flexibilité et l'investissement dans l'avenir afin d'améliorer le flot des passagers et, par conséquent, l'expérience. Le programme Investissement à long terme dans les installations et les aérogares de l'aéroport Pearson (ou « Pearson LIFT »)¹ met l'accent sur la revitalisation des installations aéroportuaires, la construction pour la reprise, l'accroissement de la capacité de l'aéroport et d'accueil des passagers, et la mise en place de nouvelles technologies pour améliorer l'expérience de voyage. En particulier, la GTAA collabore avec ses partenaires pour améliorer l'efficacité opérationnelle, la stabilité et la résilience dans l'ensemble de l'écosystème de l'aéroport Toronto Pearson. Pour de plus amples renseignements sur le Pearson LIFT, veuillez consulter la section « Plan, programmes et projets d'immobilisations » du présent rapport de gestion.

Faits saillants de 2023

Expérience client

Pour l'année se terminant en 2023, l'aéroport Toronto Pearson a été reconnu par le Conseil international des aéroports comme le meilleur aéroport en Amérique du Nord parmi les aéroports qui desservent plus de 40 millions de passagers par année. L'aéroport Toronto Pearson a reçu cette reconnaissance pour six des sept dernières années.

En 2023, la GTAA a amélioré sa technologie de système d'enregistrement en installant 99 nouveaux kiosques libre-service d'usage courant entièrement conformes aux règlements sur l'accessibilité de l'Office des transports du Canada, qui sont plus faciles à utiliser, plus rapides et qui ont permis de réduire considérablement le nombre d'incidents signalés. De plus, la GTAA a installé 631 nouveaux postes de travail à usage courant pour les agents de traitement des passagers, ce qui a permis de réduire le nombre d'incidents. D'autres installations seront mises en place en 2024.

Dans le cadre du projet de modernisation de la frontière, la GTAA a remplacé 177 kiosques de l'ancienne génération par de nouveaux kiosques, ce qui a amélioré les délais de traitement, l'appariement biométrique et les taux de lecture des passeports. Quatre-vingts nouveaux écrans numériques ont été installés dans les salles des douanes pour afficher du contenu comme les temps d'attente et la disponibilité en temps réel des appareils afin que les passagers sachent où aller. D'autres installations seront mises en place en 2024.

¹ Le programme Investissement à long terme dans les installations et les aérogares de l'aéroport Pearson était auparavant connu sous le nom de Plan d'investissement transformateur.

Au cours du quatrième trimestre de 2023, la GTAA a terminé et ouvert la nouvelle installation temporaire de transfert et des arrivées à l'installation de correspondance de l'aérogare 3, qui offre une expérience améliorée aux passagers qui font des correspondances entre des vols internationaux et nationaux ainsi qu'entre des vols internationaux.

Pour en savoir plus sur ce qui précède, consulter la section « Plan, programmes et projets d'immobilisations ».

En décembre 2023, la GTAA a conclu des ententes de partenariat avec plusieurs compagnies aériennes dans le cadre d'un nouveau programme de rabais visant à améliorer le rendement et l'expérience des passagers à Toronto Pearson. Ces compagnies aériennes, qui représentent environ 90 % des sièges à Toronto Pearson, sont admissibles à des rabais à compter de janvier 2024 sur les redevances aéronautiques, qui seront obtenus en fonction de : i) le départ à l'heure; ii) le remorquage des aéronefs hors des portes d'embarquement; iii) le respect du délai de livraison des bagages pour les passagers à l'arrivée; iv) l'utilisation efficace des comptoirs d'enregistrement. Ces rabais visent à inciter les compagnies aériennes participantes de l'aéroport Toronto Pearson à accorder la priorité à l'expérience client. Pour en savoir plus, consultez la sous-section Frais et redevances aéronautiques et FAA dans la section Résultats d'exploitation.

Efficacité opérationnelle et innovation

Au cours de 2023 et 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 lors des opérations des périodes fortes de l'été 2023 et de l'hiver 2023/2024 si l'on compare aux défis rencontrés en 2022, et elle a lancé divers programmes visant à améliorer l'expérience des passagers.

Par conséquent, les opérations estivales et hivernales de 2023 ont été solides dans l'ensemble, car elles furent plus prévisibles, plus fiables et plus efficaces. Bien que l'industrie continue de faire face à une certaine volatilité en raison de la chaîne d'approvisionnement et des pénuries de main-d'œuvre, les opérations se sont avérées résilientes en raison de plusieurs facteurs, y compris le lancement de la norme Pearson en 2023, qui aide à améliorer la conformité aux normes de service à l'échelle de l'Aéroport. La norme Pearson est un ensemble commun d'attentes qui permet d'atteindre une nouvelle norme de responsabilité, de rendement et de qualité qui profite à l'ensemble de l'écosystème de l'Aéroport. De plus amples renseignements sur la norme Pearson sont disponibles à torontopearson.com. La GTAA a également fait progresser l'utilisation des données en temps réel et a augmenté de sept points de pourcentage le taux de départs à temps en 2023 par rapport à 2022.

En mars 2023, la GTAA a entamé un partenariat avec Assaia afin d'utiliser Assaia Apron AI, une solution d'intelligence artificielle faisant appel à un logiciel de vision informatique et des caméras, à cent des portes d'embarquement de Toronto Pearson afin de suivre toutes les facettes du rendement des aéronefs en ce qui a trait aux temps d'escale, de l'arrivée des aéronefs à la porte jusqu'à leur départ. Les données mettent en évidence et corrigent les inefficacités, et fournissent des estimations exactes des délais afin d'accroître la disponibilité des portes, d'améliorer la ponctualité et d'être plus transparent avec les passagers.

Le 31 octobre 2023, Toronto Pearson a entièrement mis en œuvre la plateforme de prise de décisions en collaboration en milieu aéroportuaire (A-CDM), une initiative dirigée par la GTAA en étroite collaboration avec les partenaires de l'Aéroport. L'objectif principal de la plateforme A-CDM est de partager les bonnes informations au bon moment avec les bonnes personnes. A-CDM permet une meilleure connaissance commune de la situation grâce à l'échange d'information entre les principaux partenaires de l'Aéroport. Une meilleure connaissance de la situation permet à la compagnie aérienne, à ses fournisseurs de services et à l'Aéroport de fonctionner de façon efficace et proactive. Des mises à jour plus précises et régulières de l'état des vols aident les partenaires de l'Aéroport à prévoir l'arrivée des aéronefs, à préparer ceux-ci pour leur prochain vol et à assurer un départ à temps, avec une productivité optimale des ressources.

Au cours du quatrième trimestre de 2023, la GTAA a terminé l'ajout de cinq nouvelles passerelles télescopiques de passagers au hall d'entrepiste, ce qui a augmenté la capacité des portes d'embarquement et des passagers à l'Aéroport, accroissant ainsi l'efficacité opérationnelle et la résilience. Le projet comprend également la remise en état des six portes d'embarquement existantes et devrait être terminé en 2024. Pour en savoir plus sur ce qui précède, consulter la section « Plan, programmes et projets d'immobilisations ».

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.

Expérience employé

En juillet 2023, la GTAA a conclu une convention collective avec Unifor pour une période de quatre ans, soit du 1er août 2023 au 31 juillet 2027. Ce mandat de quatre ans reflète la relation positive qui existe entre la GTAA et Unifor et ses membres, ainsi que l'engagement des deux parties à l'égard de l'avenir de l'aéroport Toronto Pearson et de l'expérience des employés.

En janvier 2024, la GTAA a repris sa place dans le palmarès 2024 des meilleurs employeurs au Canada selon Forbes. Le palmarès annuel comprend les 300 meilleurs employeurs canadiens établis selon un sondage indépendant de Forbes. Le classement Forbes reflète le travail acharné, le dévouement et les investissements nécessaires que l'aéroport Toronto Pearson a entrepris en :

- renforçant son effectif à la suite des défis de la pandémie, ajoutant plus de 200 nouveaux employés en 2023 afin de favoriser un meilleur service pour les passagers et les partenaires ainsi qu'une expérience employé efficace;
- améliorant la technologie, les processus et l'équipement utilisés par les employés;
- lançant de nouveaux programmes pour créer des possibilités de perfectionnement professionnel substantielles appuyées par le mentorat et la formation;
- ajoutant de nouvelles expériences de reconnaissance;
- continuant de promouvoir les programmes de bien-être et de diversité, équité et inclusion pour soutenir les employés et leur famille.

Le maintien d'un dialogue bilatéral entre la direction et les employés de la GTAA demeure une priorité absolue pour veiller à ce que la culture et l'expérience employé de l'Aéroport dotent l'effectif de la GTAA des outils, l'environnement et la motivation dont il a besoin pour relever de nouveaux défis et aider l'aéroport Toronto Pearson à réaliser sa vision stratégique.

Annonces à la direction

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 23 février 2023, Bernardo Gogna est devenu le nouveau directeur des infrastructures de la GTAA.

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

Martin Boyer, vice-président et directeur de l'information, a pris sa retraite le 12 avril 2023.

Le 21 août 2023, Brian Tossan est devenu le nouveau directeur de la technologie de la GTAA.

Craig Bradbrook, chef de l'exploitation, a pris sa retraite en janvier 2024. La GTAA entreprend un processus de recrutement pour un nouveau chef de l'exploitation et, entre-temps, Khalil Lamrabet, directeur commercial, assume le rôle de chef de l'exploitation par intérim. M. Lamrabet possède de l'expérience dans le domaine de l'aviation dans de grands aéroports internationaux qui ont subi des transformations, où il a notamment dirigé la planification financière et physique à court et à long terme.

Activités d'exploitation

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

Volume du trafic voyageur

Le trafic 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 2023, 44,8 millions de passagers ont transité par l'Aéroport, une augmentation importante de 9,2 millions (180,8 %) par rapport à 2022. La plus forte croissance a été enregistrée dans le secteur international, avec une augmentation de 7,0 millions (32,9 %), tandis que le secteur intérieur a enregistré une augmentation du trafic de passagers de 2,2 millions (15,3 %). Le volume du trafic voyageur a augmenté en raison de la forte demande de voyages, de la capacité de la GTAA et des partenaires de l'industrie du voyage à offrir des niveaux de service plus uniformes à la suite de l'atténuation des défis liés à la main-d'œuvre et à l'offre lors de la pandémie, ainsi qu'à l'élimination des restrictions de voyage du gouvernement qui existaient pendant la majeure partie de 2022.

Le tableau suivant résume le volume du trafic voyageur par secteur pour les exercices clos les 31 décembre 2023, 2022 et 2021 :

Volume du trafic voyageur ¹	2023	2022	Variation ²	2021
<i>(en millions)</i>				%
Vols intérieurs	16.5	14.3	2.2	15.3
Vols internationaux	28.3	21.3	7.0	32.9
Total	44.8	35.6	9.2	25.8
<i>(en millions)</i>				
Origine et destination	34.5	26.3	8.2	31.1
En correspondance	10.3	9.3	1.0	11.0
Total	44.8	35.6	9.2	25.8
Origine et destination ²	76,9 %	72,9 %		4,0 pp
Correspondances ²	23,1 %	27,1 %		(4,0) pp
Total	100,0 %	100,0 %		100,0 %

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 2023, le nombre de passagers au départ et à destination a connu une hausse de 31,1 %, pour s'établir à 34,5 millions de passagers et le nombre de passagers en correspondance a augmenté de 11 %, par rapport à 2022, pour s'établir à 10,3 millions de passagers. En 2023, l'activité des voyageurs au départ et à destination s'est rétablie à 97,4 %, et celle des voyageurs en correspondance, à 69,3 %, par rapport au volume du trafic voyageur de 2019. La faible remontée du nombre de passagers en correspondance est en grande partie attribuable au changement de la composition des transporteurs aériens présents.

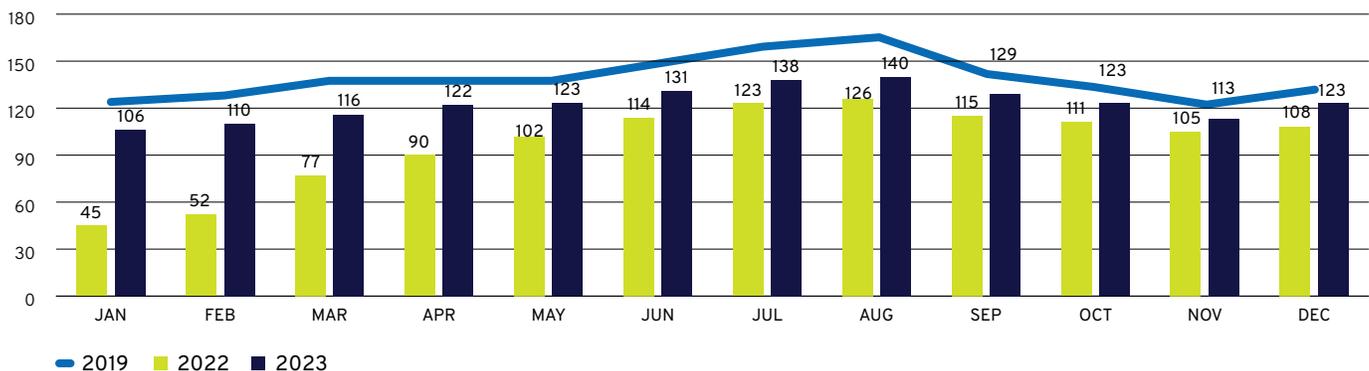
En 2023, la proportion de voyageurs au départ et à destination a augmenté de 4,0 points de pourcentage pour s'établir à 76,9 %, tandis que la proportion de voyageurs en correspondance a diminué de 4,0 points de pourcentage pour s'établir à 23,1 % par rapport à 2022.

En 2023, le nombre de compagnies aériennes qui ont des activités à Toronto Pearson s'est maintenu à 57, le même nombre qu'en 2022.

Le tableau suivant présente le nombre quotidien moyen de passagers par mois qui ont transité par Toronto Pearson en 2023, comparativement à 2022 et 2019 (avant la pandémie de COVID-19). À cet égard, l'aéroport Toronto Pearson a traité en moyenne 25,8 % plus de passagers quotidiens en 2023 qu'en 2022.

Passengers Per Day

(thousands)

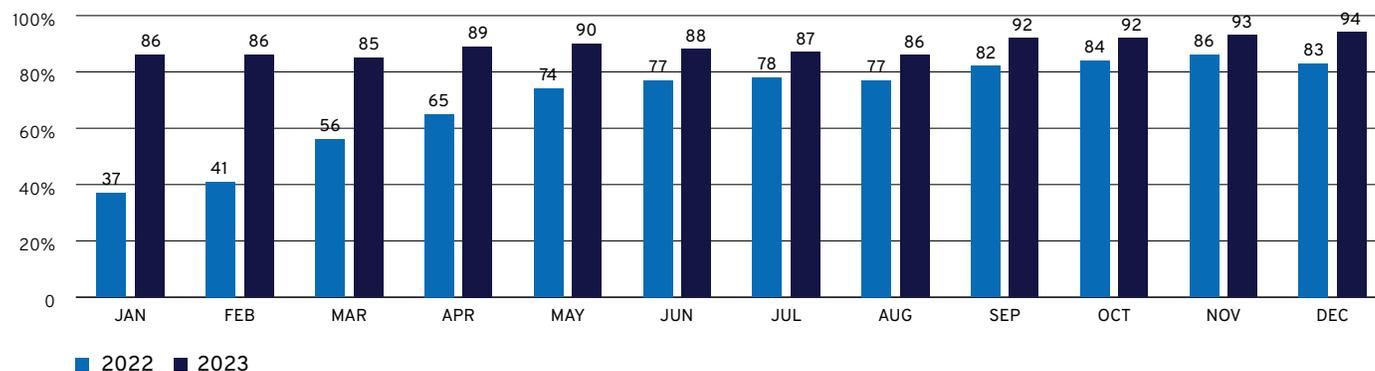


¹ Ces calculs sont des estimations et sont fondés sur les rapports des compagnies aériennes; ils peuvent donc différer des chiffres réels.

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.

Le tableau suivant présente le pourcentage moyen de passagers par mois qui ont transité par Toronto Pearson en 2023 et 2022, comparativement à 2019 (avant la pandémie de COVID-19). En 2023, le volume du trafic voyageur a repris pour atteindre 88,9 % de son niveau de 2019. Au cours du mois de décembre 2023, il a atteint 93,7 % de son niveau de décembre 2019.

Passengers Recovery (as compared to 2019)



Trafic aérien

Le trafic aérien s'évalue en fonction des mouvements d'avions, soit l'atterrissage ou le décollage d'un avion. Chaque aéronef a un poids maximal de décollage (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 2023, 2022 et 2021.

Trafic aérien ¹	2023	2022	Variation ²		2021
(en milliers)				%	
Mouvements d'aéronefs ³	379.6	336.8	42.8	12.7	173.0
Mouvements d'aéronefs de passagers	337.3	292.5	44.8	15.3	136.5
Mouvements d'aéronefs autres que les aéronefs de passagers	42.3	44.3	(2,0)	(4,5)	36.5
(en millions)					
MTOW (tonnes)	34.4	30.1	4.3	14.3	16.4
Sièges	53.1	44.9	8.2	18.3	20.0
Sièges par mouvement d'aéronefs de passagers	157.5	153.6	3.9	2.6	146.9
Coefficient d'occupation	84,4 %	79,3 %		5,1 pp	63,3 %

¹ Les mesures du 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 passagers et non passagers.

En 2023, par rapport à 2022 :

- les mouvements d'aéronefs, qui comprennent les mouvements d'aéronefs passagers et non passagers, ont augmenté de 12,7 %;
- les mouvements d'aéronefs de passagers ont augmenté de 15,3 %;
- les mouvements d'aéronefs autres que des passagers ont diminué de 4,5 %, principalement en raison de la réduction de l'activité de fret;
- le MTOW a augmenté de 14,3 % pour atteindre 34,4 millions de tonnes.

Ces augmentations sont attribuables à plusieurs facteurs, notamment :

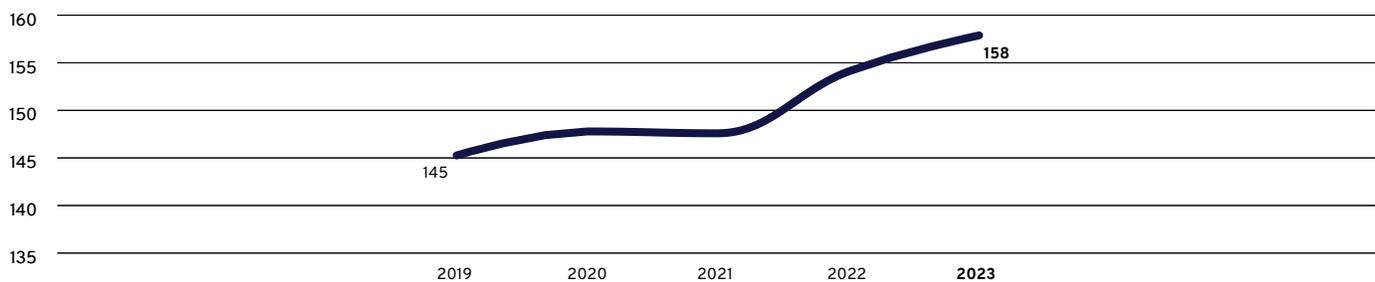
- une forte demande de voyages;
- la capacité de la GTAA et de l'industrie du voyage d'offrir des niveaux de service plus uniformes à la suite de l'atténuation des problèmes de main-d'œuvre et d'offre causés par la pandémie;
- le retrait complet en 2023 des restrictions de voyage du gouvernement qui étaient en place pendant la majeure partie de 2022.

En 2023, par rapport à 2022 :

- le nombre de sièges a augmenté de 18,3 % pour atteindre 53,1 millions;
- le nombre de sièges par mouvement d'aéronef à passagers a augmenté de 2,6 % pour atteindre 157,5 sièges, en raison de plusieurs facteurs, y compris la reprise des voyages internationaux et le changement de la composition des transporteurs et de la flotte;
- le coefficient d'occupation a augmenté de 5,1 points de pourcentage et s'est rétabli à 100,1 % par rapport au coefficient d'occupation en 2019.

Comme l'indique le graphique ci-dessous, le nombre de sièges par avion de passagers a progressé au cours des cinq derniers exercices en raison d'une tendance sectorielle à l'augmentation de la taille des aéronefs.

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.

Porter Airlines a commencé ses activités à Toronto Pearson le 1^{er} février 2023. Au cours du deuxième trimestre de 2023, Neos, une compagnie aérienne italienne, a commencé ses activités à partir de l'aéroport Toronto Pearson, tandis que OWG (Off We Go), une compagnie aérienne canadienne, a cessé ses activités régulières. Au cours du quatrième trimestre de 2023, Saudia Airlines, une compagnie aérienne saoudienne, et Arajet, une compagnie aérienne à faible coût de la République dominicaine, ont commencé leurs activités, tandis que Swoop a été absorbée par les activités principales de WestJet.

Résultats d'exploitation

La section qui suit présente une analyse de l'approche adoptée par la GTAA pour établir ses frais et redevances 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 redevances aéronautiques et FAA

La GTAA a mis en place des principes d'établissement des tarifs aéronautiques qui concilient la prudence budgétaire et la possibilité d'investir dans les capacités futures, en tenant compte des considérations commerciales et des intervenants. Tout en conservant le droit de modifier et de déterminer l'approche en ce qui a trait aux redevances et aux frais aéronautiques, au besoin et en tout temps, dans la pratique, la GTAA consulte régulièrement les intervenants au sujet du cadre tarifaire et établit les redevances et les frais aéronautiques sur une base annuelle. Chaque année, la GTAA entreprend un processus itératif de consultation avec la communauté aérienne afin de discuter des projets d'immobilisations qui seront financés principalement par les FAA, tout en tenant compte des intervenants de l'aéroport. Historiquement, la GTAA a avisé les compagnies aériennes en septembre des changements apportés aux tarifs aéronautiques. 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. Les FAA permettent à la GTAA de financer des projets d'immobilisations, actuels et à venir, qui renforcent l'écosystème de Toronto Pearson et préparent l'avenir.

À compter du 1er janvier 2023, les modifications suivantes ont été apportées aux frais et redevances aéronautiques et aux FAA :

- 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 \$;
- les FAA pour les passagers en correspondance ont augmenté de 1 \$ à 7 \$.

Au cours de l'automne 2023, la GTAA a annoncé aux intervenants des compagnies aériennes les modifications suivantes aux tarifs aéronautiques, qui ont été mises en œuvre à compter du 1er janvier 2024 :

- Les tarifs aéronautiques ont augmenté en moyenne de 4 % sur une base mixte;
- Les droits relatifs aux aires de trafic ont été modifiés pour favoriser des virages plus rapides, améliorant ainsi l'efficacité de l'installation.

Aucun changement n'a été apporté aux FAA en 2024.

Les redevances et les frais aéronautiques, ainsi que les FAA de la GTAA sont comparables à ceux d'un certain nombre de grands aéroports canadiens.

La direction prévoit appliquer ces frais et redevances pour :

- aider l'entreprise à reprendre les projets mis en suspens 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 sa croissance, sa compétitivité et sa durabilité environnementale;
- s'attaquer aux coûts d'exploitation plus élevés liés à l'augmentation du nombre de passagers et à l'inflation.

En décembre 2023, la GTAA a conclu des ententes de partenariat avec plusieurs compagnies aériennes dans le cadre d'un nouveau programme de rabais visant à améliorer le rendement et l'expérience des passagers à Toronto Pearson. Ces compagnies aériennes, qui représentent environ 90 % des sièges à Toronto Pearson, sont admissibles à des rabais si elles atteignent certains seuils de volume de passagers et des objectifs liés au rendement opérationnel, y compris les départs à temps et la livraison des bagages en temps opportun. Ces accords devraient aider la GTAA à atteindre la viabilité financière de deux façons, c'est-à-dire en encourageant la croissance du nombre de passagers et en réduisant les rabais que la GTAA verse aux transporteurs par rapport aux ententes à long terme précédentes qui ont pris fin le 31 décembre 2023. De plus, dans le cadre de la stratégie de la GTAA visant à améliorer l'expérience client, la structure incitative de rabais se concentre sur quatre grands secteurs du rendement des compagnies aériennes. Chaque entente dure trois ans et commence le 1^{er} janvier 2024. La GTAA a la possibilité de la prolonger jusqu'à deux années additionnelles.

Produits des activités ordinaires

La GTAA tire des produits i) de ses frais et redevances aéronautiques (composés des droits d'atterrissage, des frais généraux liés aux aéroports et des droits relatifs aux aires de trafic), ii) des FAA et iii) des produits commerciaux (qui comprennent le parc de stationnement, les transports de surface, les concessions, les locations, les droits d'enregistrement au comptoir, les autres droits d'enregistrement, les droits d'utilisation des installations de dégivrage et d'autres sources). Les locations comprennent les activités de 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 aéroports sont en fonction du nombre de sièges que compte un avion à l'arrivée, et les droits relatifs aux aires de trafic sont en fonction du temps que l'avion passe aux portes d'embarquement et de l'utilisation de l'équipement de contrôle (c.-à-d. portes d'embarquement, passerelles, air préconditionné, etc.). 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 également 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 2023, 2022 et 2021.

Produits des activités ordinaires	2023	2022	Variation¹	%	2021
<i>(en millions de dollars)</i>					
Droits d'atterrissage	426.3	367.4	58.9	16.0	247.5
Frais généraux liés aux aéroports	252.1	205.1	47.0	22.9	126.6
Produits aéronautiques	678.4	572.5	105.9	18.5	374.1
Concessions et locations	307.3	269.4	37.9	14.1	193.1
Stationnement et transport au sol	231.6	175.4	56.2	32.0	70.3
Autre	54.8	61.6	(6,8)	(11,1)	42.0
Produits commerciaux	593.7	506.4	87.3	17.3	305.4
Frais d'amélioration aéroportuaire	615.0	413.0	202.0	48.9	147.3
Total des revenus	1,887.1	1,491.9	395.2	26.5	826.8

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 18,5 % pour atteindre 678,4 millions de dollars en 2023, comparativement à 2022, principalement en raison de la croissance importante de l'activité aérienne et, dans une moindre mesure, de l'augmentation de 4 % des tarifs mise en œuvre le 1er janvier 2023.

Par rapport à 2022, les produits consolidés tirés des concessions et de la location ont augmenté de 39,5 % pour s'établir à 269,4 M\$ en 2023. L'augmentation est principalement attribuable à la forte croissance des activités d'exploitation et l'ouverture de nouvelles concessions. 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 2023, comparativement à 2022. Les produits tirés de la location ont augmenté de 21,4 % pour s'établir à 151,5 M\$ en 2023, comparativement à 2022. En ne tenant pas compte des produits d'ACI, les produits locatifs ont augmenté de 29,4 % par rapport à 2022 pour s'établir à 117,4 M\$ en 2023.

Au cours de la période de 12 mois précédant le 31 décembre 2023, les ventes des commerces de détail par passager transporté à Toronto Pearson étaient de 30,72 \$ comparativement à 28,46 \$ en 2022, soit une augmentation de 2,26 \$ ou de 7,9 %. L'augmentation est principalement attribuable à la croissance des services et des commerces de détail spécialisés, des articles essentiels de voyage et des opérations de change. Les ventes des commerces de détail sont les ventes brutes générées et gagnées 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 produits du parc de stationnement et du transport au sol ont augmenté de 149,7 % par rapport à 2022 pour se chiffrer à 175,4 M\$ en 2023. L'augmentation est principalement attribuable à la croissance des activités d'exploitation et à la gestion des revenus en 2023. 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 (c.-à-d. le nettoyage des voitures et les services de détail) 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 au deuxième semestre de 2022 avec les entreprises de location de voitures à l'Aéroport et des prix plus élevés associés à une pénurie de véhicules à louer.

Les autres produits, composés des produits tirés des services de dégivrage, de la formation en services d'urgence et d'incendie et d'autres produits divers, ont diminué de 11,1 % par rapport à 2022 pour atteindre 54,8 millions de dollars en 2023. Les variations des autres revenus provenaient principalement des services de dégivrage. Les produits de dégivrage ont diminué de 14,0 % pour s'établir à 41,9 millions de dollars en 2023, comparativement à 2022, principalement en raison d'une réduction et d'un rajustement des tarifs en septembre 2022 pour tenir compte du modèle de recouvrement des coûts.

Les produits tirés des FAA ont augmenté de 180,3 % par rapport à 2022 pour s'établir à 413,0 M\$ en 2023. L'augmentation est attribuable à la hausse du volume du trafic voyageur, à une augmentation de la proportion de passagers en provenance et au départ que de passagers en correspondance en 2023, et à l'augmentation des tarifs mise en œuvre le 1er janvier 2023.

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 (immobilisations corporelles, immeubles de placement et immobilisations incorporelles), la dépréciation des immobilisations corporelles et les pertes de valeurs des immeubles de placement.

Le tableau suivant présente le sommaire des charges consolidées de la GTAA pour les exercices clos les 31 décembre 2023, 2022 et 2021 :

Charges	2023	2022	Variation ¹		2021
(en millions de dollars)			%		
Loyers fonciers	212.5	163.7	48.8	29.8	64.8
PTLI ²	11.6	12.2	(0,6)	(4,7)	42.3
Total du loyer foncier et PTLI ²	224.1	175.9	48.2	27.4	107.1
Biens et services	469.5	359.2	110.3	30.7	249.4
Salaires, traitements et charges sociales	233.2	198.0	35.2	17.8	151.9
Total des charges d'exploitation	926.8	733.1	193.7	26.4	508.4
(avant la dépréciation des immobilisations corporelles, les pertes de valeurs des immeubles de placement et l'amortissement)					
Dépréciation des immobilisations corporelles	35.4	0.2	35.2	14,458.3	10.7
Pertes de valeurs des immeubles de placement	26.3	23.0	3.3	14.5	—
Amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles	347.1	340.3	6.8	2.0	321.9
Total des charges d'exploitation	1,335.6	1,096.6	239.0	21.8	841.0
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt et autres coûts de financement, déduction faite des produits d'intérêts	286.5	323.0	(36,5)	(11,3)	336.2
Total des charges	1,622.1	1,419.6	202.5	14.3	1,177.2

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 du Canada 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 millions de dollars annuellement. Le loyer foncier payé a augmenté de 29,8 % pour atteindre 212,5 millions de dollars en 2023, comparativement à 2022, principalement en raison de l'augmentation importante des produits.

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. Conformément à une modification du règlement applicable en février 2022, l'augmentation annuelle maximale précédente 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 2023, étant donné que l'augmentation s'appuyait sur le trafic passager de 2021, les charges des PTLI ont augmenté de 71,2 % par rapport à 2022 pour s'établir à 12,2 M\$ en 2021 ACI paie des impôts fonciers municipaux dans le cours normal des activités, car les immeubles de placement acquis par ACI ne sont pas utilisés directement pour les activités de l'Aéroport.

En 2023, les charges liées aux biens et services ont augmenté de 30,7 %, ou 110,3 millions de dollars, pour atteindre 469,5 millions de dollars, comparativement à 2022. L'augmentation des coûts était principalement attribuable à des coûts de mise en œuvre de 21,5 millions de dollars liés à des projets de solutions logicielles (entente d'informatique en nuage – IAS 38, Immobilisations incorporelles), à des frais d'administration liés aux FAA plus élevés engendrés par des volumes accrus de passagers, à des coûts plus élevés du système de manutention des bagages, aux coûts de nettoyage, aux coûts des services professionnels et de consultation, aux coûts généraux de réparation et d'entretien, aux services de technologie de l'information, aux coûts de déneigement accrus attribuables aux conditions météorologiques hivernales plus difficiles au premier trimestre de 2023, et à un ajustement de la provision pour créances douteuses au cours de l'exercice précédent partiellement compensé par la baisse des coûts de l'énergie.

Les salaires, traitements et charges sociales ont augmenté de 30,3 %, ou 46,1 M\$, par rapport à 2022 pour s'établir à 198,0 M\$ pour 2023. L'augmentation est principalement attribuable aux nouveaux employés embauchés depuis le milieu de 2022 dans les équipes d'exploitation et d'entretien afin de répondre à l'augmentation du volume du trafic voyageur et des vols à l'Aéroport.

La dépréciation des immobilisations corporelles a atteint 35,4 millions de dollars en 2023, comparativement à 0,2 million de dollars en 2022. La dépréciation est liée aux coûts de conception pour les projets d'immobilisations antérieurs à la pandémie qui ont été radiés, puisque leur poursuite pour les mener à terme a été jugée moins stratégique en raison de l'émergence du programme Investissement à long terme dans les installations et les aérogares de l'aéroport Pearson.

Les pertes de valeurs des immeubles de placement ont atteint 26,3 millions de dollars en 2023, en plus des 23 millions de dollars engagés en 2022, ce qui les porte à 49,3 millions de dollars au 31 décembre 2023. Les évaluations de chacun des immeubles ont été effectuées par un évaluateur externe indépendant, au moyen de techniques d'évaluation reconnues, comprenant principalement les méthodes de valeur actualisée des flux de trésorerie et de capitalisation directe. Selon ces modèles, on a déterminé que la valeur comptable nette de 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 26,3 millions de dollars en 2023 (23 millions de dollars au 31 décembre 2022) 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 2023, comparativement à 2022. L'augmentation est principalement attribuable à l'amortissement accéléré de certains actifs en 2023.

Pour 2023, 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 2022. Ces diminutions sont attribuables à l'augmentation des produits d'intérêts associés à la hausse des taux d'intérêt et des soldes de l'encaisse non affectée et des placements à court terme en 2023, par rapport à 2022. De plus, la diminution enregistrée en 2023 est également attribuable aux économies en frais d'intérêt supplémentaires découlant de l'émission de billets à moyen terme (« BMT ») de série 2021-1 en juin 2022, lesquelles ont été partiellement compensées par l'augmentation des charges d'intérêts sur le papier commercial en 2023.

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 2023, 2022 et 2021.

Résultats d'exploitation nets	2023	2022	Variation ¹		2021
(en millions de dollars)				%	
Bénéfice net	265.0	72.3	192.7	266.8	(350,4)
Ajouter : Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	286.5	323.0	(36,5)	(11,3)	336.2
Résultat avant intérêts et coûts de financement, montant net	551.5	395.3	156.2	39.5	(14,2)
Ajouter : Pertes de valeurs des immeubles de placement	26.3	23.0	3.3	14.5	–
Ajouter : Dépréciation des immobilisations corporelles	35.4	0.2	35.2	14,458.3	10.7
Ajouter : Amortissement	347.1	340.3	6.8	2.0	321.9
BAIIA	960.3	758.8	201.5	26.6	318.4
Marge du BAIIA ³	50,9 %	50,8 %		0,1 pp	38,5 %

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.

En 2023, la GTAA a généré un bénéfice net de 265 millions de dollars, une amélioration des résultats d'exploitation de 192,7 millions de dollars par rapport à 2022. L'amélioration des résultats d'exploitation est attribuable à une hausse significative des produits liée à l'augmentation de l'activité opérationnelle et à la diminution des charges d'intérêts, partiellement compensées par une forte augmentation des coûts d'exploitation en 2023.

Le bénéfice avant les charges d'intérêts, les coûts de financement et l'amortissement (« BAIIA ») a augmenté de 26,6 % en 2023 par rapport à 2022, pour être porté à 960,3 millions de dollars. L'augmentation du BAIIA est principalement attribuable à l'augmentation importante des produits associés à la hausse des activités d'exploitation, en partie compensée par l'augmentation des coûts d'exploitation (avant la dépréciation des immobilisations corporelles, les pertes de valeurs des immeubles de placement et l'amortissement). 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.

La marge du BAIIA a légèrement augmenté de 0,1% pour atteindre 50,9 % en 2023 par rapport à 2022, en raison de l'augmentation importante des produits associés à la hausse des activités d'exploitation, largement compensée par l'augmentation des coûts d'exploitation (avant la dépréciation des immobilisations corporelles, les pertes de valeurs des immeubles de placement et l'amortissement).

La marge du 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 2022 au 31 décembre 2023.

(en millions de dollars)	Trimestres clos							
	2023				2022			
	Déc.	Sept.	Juin	Mars	Déc.	Sept.	Juin	Mars
Produits des activités ordinaires	492	505	464	426	403	422	384	283
Charges d'exploitation	263	225	216	223	211	194	167	162
Dépréciation des immobilisations corporelles	35	–	–	–	–	–	–	–
Pertes de valeurs des immeubles de placement	8	18	–	–	23	–	–	–
Amortissement	82	92	94	79	101	74	82	83
Résultat avant intérêts et coûts de financement, montant net	104	170	154	124	68	154	135	38
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	69	70	73	75	77	80	83	83
Bénéfice net (perte)	35	100	81	49	(9)	74	52	(45)

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, les résultats trimestriels historiques pourraient ne pas être représentatifs des tendances futures.

PLAN, PROGRAMMES ET PROJETS D'INVESTISSEMENT

Programmes et projets d'investissement en cours

En 2023, la GTAA a financé des investissements en immobilisations au moyen de flux de trésorerie d'exploitation, d'émissions de papier commercial et de produits du fonds pour les infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA »). La GTAA peut accéder aux marchés financiers, au besoin, pour financer les dépenses en immobilisations futures.

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

1) 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 2023, la réfection d'environ 340 000 mètres carrés de la piste 06R24L a été achevée avec succès, de même que celle des voies de circulation et des dalles d'aire de trafic. Dans le cadre de ce programme, la GTAA a remplacé une partie de son éclairage à incandescence côté piste par un éclairage à DEL, réduisant ainsi la consommation d'électricité. Le budget total de ce programme est de 257 millions de dollars. Depuis le début de ce projet de restauration jusqu'au 31 décembre 2023, la GTAA a dépensé 144,9 M\$. Se reporter à la section sur le PIEA ci-dessous pour des détails sur les remboursements partiels de ce projet.

2) Programme d'infrastructure de manutention des bagages

En 2018, la GTAA a lancé le programme pluriannuel d'infrastructure de manutention des bagages dans ses deux aérogares 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. Ce programme comprend quatre phases. 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 ensembles de travaux de la phase 1 sont terminés. Le quatrième ensemble de travaux, mis en suspens pendant la pandémie de COVID-19, a été repris en 2023 et devrait être terminé en 2024. Le budget total de la phase 1 de ce programme est de 235 millions de dollars. Les trois autres phases sont à l'étude dans le cadre du programme Investissement à long terme dans les installations et les aérogares de l'aéroport Pearson. Depuis la création du Programme d'infrastructure pour la manutention des bagages jusqu'au 31 décembre 2023, la GTAA a dépensé 197,9 M\$.

3) 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 précédemment installés ont atteint l'étape de fin de vie utile et doivent 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, ce qui nuit à l'efficacité et à la fluidité. Par conséquent, la GTAA s'est procuré, a reçu et a mis en œuvre la solution d'enregistrement de prochaine génération aux aérogares comme solution de remplacement. Les objectifs de ce projet sont les suivants :

- l'augmentation de la circulation des passagers et la réduction des temps de traitement, ce qui augmente la capacité de l'Aéroport, réduit les goulots d'étranglement et améliore ainsi l'expérience des passagers ;
- une plus grande souplesse pour s'adapter aux changements réglementaires et à leur mise en œuvre par les compagnies aériennes;
- l'augmentation de la stabilité opérationnelle et la réduction du nombre de défaillances et d'incidents liés à l'enregistrement et à l'embarquement;
- des processus simplifiés pour l'enregistrement qui éliminent les points de contact et réduisent les entrées pour les passagers qui ont besoin d'une aide supplémentaire.

En 2023, les installations comprenaient :

- 99 nouveaux kiosques libre-service à usage commun, entièrement conformes aux règles d'accessibilité de l'Office des transports du Canada, qui sont plus rapides et plus faciles à utiliser, et qui ont permis de réduire d'environ 50 % le nombre d'incidents;
- 631 nouveaux postes de travail à usage commun pour les agents de traitement des passagers, ce qui a permis de réduire le nombre d'incidents d'environ 65 %.

Le budget total de ce projet est de 35 millions de dollars. Depuis le début du projet de processus d'enregistrement et d'embarquement fondé sur la biosécurité jusqu'au 31 décembre 2023, la GTAA a dépensé 6,8 M\$. Se reporter à la section sur le PIEA ci-dessous pour des détails sur les remboursements partiels de ce projet.

4) 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'Agence des services frontaliers du Canada (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 continuera d'être modernisé grâce à la technologie tout en assurant la transition du service vers l'aéroport de l'avenir, en offrant un traitement « sans contact » et un traitement à contact réduit et en améliorant la circulation des passagers. Les objectifs de ce projet sont les suivants :

- des délais de traitement des passagers plus courts;
- moins d'interaction en personne avec les agents et de traitement des documents;
- un débit accru de passagers dans des espaces physiques limités;
- une meilleure identification des documents frauduleux;
- l'utilisation de l'identité numérique de voyage novatrice Digital Travel Credential aux kiosques et aux portes électroniques afin de traiter les passagers à mesure que la technologie est mise en ligne au Canada.

En 2023, les installations comprenaient :

- le remplacement de 177 kiosques de l'ancienne génération par de nouveaux kiosques, ce qui a amélioré les délais de traitement d'environ 25 % et les taux d'appariement biométrique et de lecture des passeports d'environ 20 %;
- un mode hors ligne qui permet d'utiliser les nouveaux kiosques pendant les interruptions, comparativement à l'ancienne méthode où l'utilisation des formulaires de déclaration papier manuels était requise;
- 80 nouveaux écrans numériques ont été installés dans les salles des douanes pour afficher du contenu comme les temps d'attente et la disponibilité en temps réel des appareils afin que les passagers sachent où aller.

Le budget total de ce projet est de 29 millions de dollars. Depuis le début du projet de modernisation de la frontière jusqu'au 31 décembre 2023, la GTAA a dépensé 12,1 M\$. Se reporter à la section sur le PIEA ci-dessous pour des détails sur les remboursements partiels de ce projet.

5) Installation temporaire de transfert et des arrivées de l'aérogare 3

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 qu'entre les vols internationaux de façon plus simple. L'objectif principal du projet était de créer un espace permettant à l'ASFC et à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) d'offrir des services aux passagers en correspondance. Au 31 décembre 2023, le projet était pratiquement achevé et opérationnel. Avant l'achèvement de ce projet, 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 devaient quitter la zone sécurisée et faire l'objet d'un nouveau contrôle par l'ACSTA pour la correspondance. Une ligne d'inspection primaire satellite est maintenant mise en place pour offrir aux passagers en TII et en TVI une meilleure circulation et une expérience passager améliorée pendant le processus de correspondance, tout en réduisant le temps de correspondance entre les vols jusqu'à 30 minutes dans une zone sécurisée de l'aérogare. Le budget total de ce projet est de 23 millions de dollars. Depuis le début du projet d'installation temporaire de transfert et des arrivées de l'aérogare 3 en 2021 jusqu'au 31 décembre 2023, la GTAA a dépensé 20,5 millions de dollars.

6) Modernisation du hall d'entrepiste

Le projet de modernisation du hall d'entrepiste vise à remettre à neuf six portes d'embarquement existantes et à en ajouter cinq au hall d'entrepiste situé à l'ouest de l'aérogare 3. L'objectif principal du projet était de tenir compte de la croissance du nombre de passagers et de maintenir la disponibilité et la résilience des portes d'embarquement pendant les perturbations opérationnelles causées par les divers projets d'immobilisations en cours aux aérogares 1 et 3. En 2023, cinq nouvelles passerelles télescopiques ont été installées et sont opérationnelles dans le hall d'entrepiste, ce qui porte à onze le nombre total de passerelles disponibles dans cette installation. Le projet devrait être terminé en 2024. Le budget total de ce projet est de 47 millions de dollars. Depuis le début du projet du hall d'entrepiste jusqu'au 31 décembre 2023, la GTAA a dépensé 29,4 millions de dollars.

7) Équipement de déneigement

Dans le cadre du plan de réapprovisionnement de la flotte de l'Aéroport, la GTAA a reçu 19 nouvelles pièces d'équipement de déneigement, y compris sept chargeuses, cinq souffleuses à neige, quatre camions de pulvérisation et trois tracteurs et camions de remorquage. L'ajout de ces nouveaux véhicules a accru la résilience de la flotte de la GTAA, assurant ainsi un nombre suffisant de véhicules opérationnels pour dégager les pistes et les voies de circulation à l'aéroport Toronto Pearson. Le budget total de ce projet est de 40 millions de dollars. Depuis le début du projet jusqu'au 31 décembre 2023, la GTAA a dépensé 14,5 millions de dollars.

Programme des infrastructures essentielles des aéroports

En 2022, Transports Canada a annoncé un financement pouvant atteindre 142 millions de dollars dans le cadre du PIEA, ce qui représente 50 % des dépenses admissibles de certains programmes et projets, pour appuyer la poursuite des services aériens et d'importants projets d'infrastructure de transport à l'aéroport Toronto Pearson. Le PIEA 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 sert à compenser les coûts associés aux projets de la GTAA concernant la réfection 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'autres 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.

Depuis la création du PIEA, la GTAA a reçu 93,2 millions de dollars en financement de Transports Canada. La GTAA a appliqué 48,1 millions de dollars (47 millions de dollars au 31 décembre 2022) aux montants admissibles dépensés dans le cadre du programme de restauration des superstructures côté piste, de la modernisation de la frontalière et des projets de processus d'enregistrement et d'embarquement fondé sur la biosécurité, avec un montants à recevoir de 9,9 millions de dollars (47 millions de dollars au 31 décembre 2022) inscrit aux états consolidés de la situation financière au 31 décembre 2023. Le montant à recevoir représente les montants dépensés sur les actifs en construction qui devraient être reçus de Transports Canada dans un délai de 12 mois. Un paiement reporté de 8 millions de dollars (néant au 31 décembre 2022) a été reçu et devrait être appliqué aux actifs en construction en 2024.

Programme Investissement à long terme dans les installations et les aérogares de l'aéroport Pearson

Le rendement de 2022 à 2023 a démontré le retour d'une forte croissance de la demande de voyages. L'entreprise travaille avec ses partenaires pour planifier une croissance intelligente, pour être plus souple et pour investir maintenant dans l'avenir afin que la GTAA puisse répondre à une demande future de passagers supplémentaires. Le programme Investissement à long terme dans les installations et les aérogares de l'aéroport Pearson (ou « Pearson LIFT ») met l'accent sur la revitalisation des installations aéroportuaires, la construction pour la reprise, l'accroissement de la capacité de l'aéroport et d'accueil des passagers, et la mise en place de nouvelles technologies pour améliorer l'expérience de voyage

Pearson LIFT constituera la base des investissements en immobilisations de la GTAA pour :

- améliorer l'expérience client;
- créer un futur aéroport durable;
- établir de nouvelles sources de revenus;
- favoriser le rendement et l'efficacité opérationnels;
- bâtir un avenir numérique et des capacités intelligentes;
- créer un environnement inclusif et une nouvelle proposition de valeur pour les collectivités.

Actif et passif

Aux 31 décembre 2023, 2022 et 2021, les montants consolidés de l'actif total, du passif total et du déficit et du cumul des autres éléments du résultat global s'établissaient comme suit :

	2023	2022	Variation	2021
<i>(en millions de dollars)</i>				
Total des actifs	6,770.1	6,306.0	464.1	6,615.8
Total des passifs	7,376.0	7,177.3	198.7	7,562.4
Déficit et cumul des autres éléments du résultat global	(605,9)	(871,3)	265.4	(946,6)

Au 31 décembre 2023, par rapport au 31 décembre 2022, l'actif total de la GTAA a augmenté de 464,1 millions de dollars, principalement en raison d'augmentations de 239,8 millions de dollars de l'encaisse, de 395 millions de dollars en placements à court terme, de 17,7 millions de dollars en créances et de 12,5 millions de dollars en fonds soumis à restrictions, partiellement compensés par des diminutions de 112,1 millions de dollars de la valeur comptable nette en immobilisations corporelles, de 37,1 millions de dollars du compte à recevoir du Programme des infrastructures essentielles des aéroports, de 32,7 millions de dollars en immeubles de placement et de

23,5 millions de dollars en immobilisations incorporelles et autres actifs. Le passif total de la GTAA a augmenté de 198,7 millions de dollars, principalement en raison d'augmentations de 203,4 millions de dollars des emprunts au titre du papier commercial et de 26,7 millions de dollars des dettes d'exploitation et charges à payer, partiellement compensés par une diminution de 22,5 millions de dollars de la dette à long terme. 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 605,9 millions de dollars au 31 décembre 2023, comme le présentent les états consolidés de la situation financière, ont diminué de 265,4 millions de dollars par rapport au 31 décembre 2022 en raison des bénéfices en 2023, ce qui est attribuable à l'augmentation des activités liées aux passagers et aux vols.

Fonds soumis à restrictions	2023	2022	Variation	2021
<i>(en millions de dollars)</i>				
Fonds du service de la dette	69.8	68.7	1.1	71.0
Fonds de réserve du service de la dette	355.1	343.7	11.4	351.6
Total des fonds soumis à restrictions au titre de l'acte de fiducie-cadre	424.9	412.4	12.5	422.6

Comme le montre le tableau ci-dessus, le total des fonds soumis à restrictions est passé de 412,4 millions de dollars en 2022 à 424,9 millions de dollars en 2023, principalement en raison de l'augmentation du fonds de réserve du service de la dette de la GTAA pour les obligations de série 1997-C donnée en gage. 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 :

	2023	2022	Variation	2021
<i>(en millions de dollars)</i>				
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	961.5	786.0	175.5	429.4
Dépenses d'investissement ¹ – Immobilisations corporelles	(287,7)	(217,0)	(70,7)	(142,9)
Dépenses d'investissement ¹ – immeubles de placement	(5,8)	(5,7)	(0,1)	(1,7)
Dépenses en capital ¹ – Autres actifs	(3,4)	–	(3,4)	–
Fonds reçus dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports	93.2	–	93.2	–
Produits d'intérêts	43.8	10.8	33.0	4.8
Intérêts versés et autres coûts de financement ²	(332,9)	(338,7)	5.8	(335,9)
Flux de trésorerie disponibles²	468.7	235.4	233.3	(46,3)
(Augmentation) Diminution des fonds soumis à restrictions	(12,5)	10.2	(22,7)	(4,8)
Achat de placements à court terme	(395,0)	–	(395,0)	–
Emprunts (Remboursements), nets	178.6	(410,0)	588.6	206.1
Entrées (sorties) de trésorerie nettes	239.8	(164,4)	404.2	155.0
Aux 31 décembre				
	2023	2022	Variation	2021
Dette totale	6,983.3	6,802.4	180.9	7,213.7
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(728,6)	(93,8)	(634,8)	(258,2)
Fonds soumis à restrictions	(424,9)	(412,4)	(12,5)	(422,6)
Dette nette	5,829.8	6,296.2	(466,4)	6,532.9
Principaux indicateurs de crédit				
Total de la dette/nombre de passagers transportés ³	312	382	(18,3) %	1,136
Dette nette ⁴ /nombre de passagers transportés ⁵ (\$)	260	353	(26,3) %	1,029
Dette brute / BAIIA (x)	7.3	9.0	(1,7)	22.7
Jours de trésorerie disponible	287	47	240	185
Clause restrictive relative à l'exploitation de l'acte de fiducie-cadre ⁶ (exigence minimale de 100 %)	153,0 %	140,0 %	13,0 pp	97,6 %
Clause restrictive relative au service de la dette ⁶ (exigence minimale de 125 %)	176,0 %	136,0 %	40,0 pp	58,0 %

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 d'immeubles de placement. Les deux sont conformes aux états consolidés des flux de trésorerie des états financiers consolidés au 31 décembre 2023.

² Les flux de trésorerie disponibles, une 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, et des subventions reçues du PIEA, moins les charges d'intérêts et coûts de financement payés, déduction faite du produit d'intérêts, et les dépenses d'investissement (immobilisations corporelles, immeubles de placement et autres). Se reporter à la section « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

³ 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.

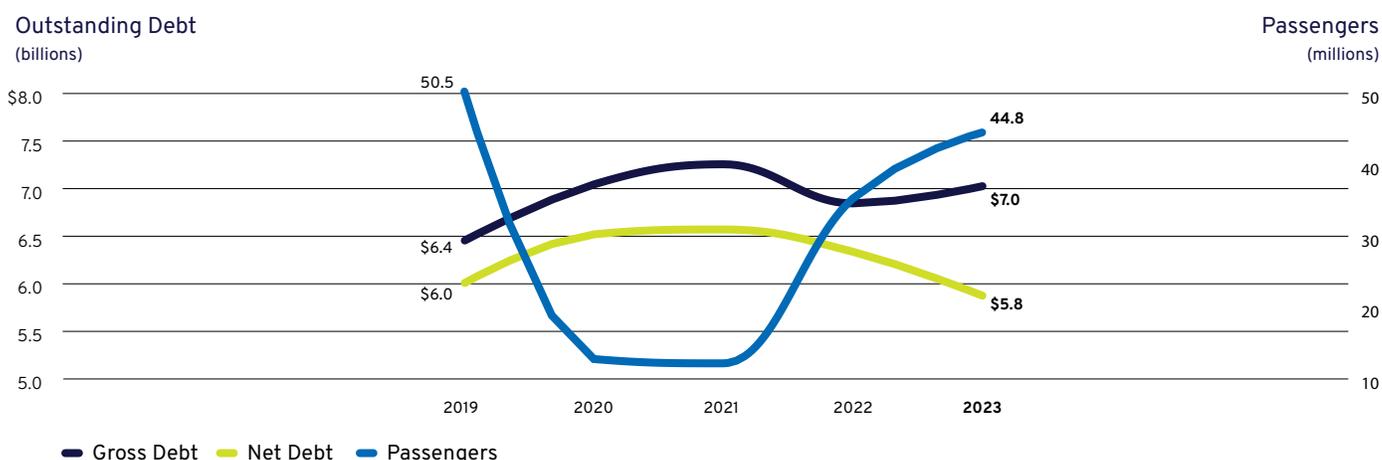
Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ont augmenté de 175,5 millions de dollars pour s'établir à 961,5 millions de dollars en 2023 par rapport à 2022, principalement en raison de l'augmentation importante des revenus attribuable à une hausse des activités d'exploitation et à une augmentation des tarifs aéronautiques et des FAA, qui a été en partie compensée par une augmentation des coûts d'exploitation.

Le flux de trésorerie disponible a augmenté de 233,3 millions de dollars pour s'établir à 468,7 millions de dollars en 2023 par rapport à 2022, principalement en raison de l'augmentation des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation et des revenus d'intérêts et en raison des fonds reçus dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA), partiellement compensés par l'augmentation des dépenses d'investissement. 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 augmenté de 404,2 millions de dollars pour s'établir à 239,8 millions de dollars en 2023 par rapport à 2022, principalement en raison de l'augmentation des flux de trésorerie disponibles et des emprunts en 2023, et en raison du remboursement anticipé de 410,0 millions de dollars d'obligations de série 2012-1 en 2022, partiellement compensés par l'augmentation des achats de placements à court terme à 395,0 millions de dollars en 2023.

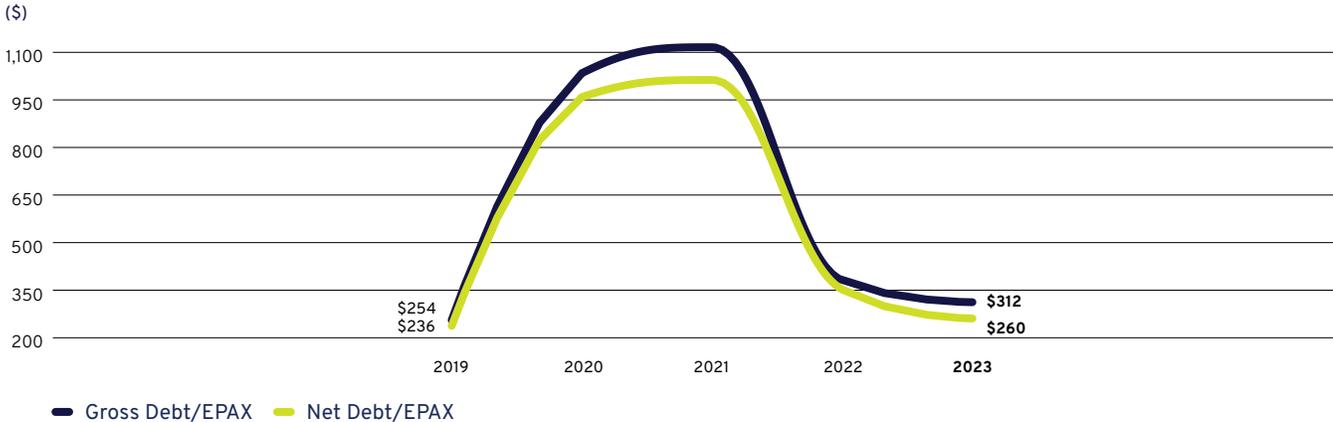
La dette brute a augmenté de 180,9 millions de dollars pour s'établir à 6 983,3 millions de dollars au 31 décembre 2023 par rapport au 31 décembre 2022 en raison des emprunts supplémentaires au titre du papier commercial, partiellement compensés par le paiement annuel des obligations de série 1999-1. La dette nette a diminué de 466,4 millions de dollars pour s'établir à 5 829,8 millions de dollars au 31 décembre 2023 par rapport au 31 décembre 2022, principalement en raison d'une augmentation de l'encaisse et des placements à court terme de 634,8 millions de dollars, compensée en partie par l'augmentation de la dette brute. 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 6 411,7 millions de dollars en 2019 à 6 983,3 millions de dollars en 2023, ainsi qu'une diminution de la dette nette de 5 965,3 millions de dollars en 2019 à 5 829,8 millions de dollars en 2023, principalement en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19, compensée en 2023 par une reprise des activités d'exploitation liées aux voyages après la COVID-19 et une augmentation des fonds soumis à restrictions et des placements à court terme. À ce jour, les pertes nettes subies par la GTAA pendant la pandémie de COVID-19 de 733,8 millions de dollars n'ont pas encore été entièrement recouvrées et sont reflétées dans le déficit continu de 605,9 millions de dollars.



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 de passagers des douze derniers mois, est passé de 382 \$ au 31 décembre 2022 à 312 \$ au 31 décembre 2023, en raison d'une augmentation de la dette brute. La dette nette par passager transporté est passée de 353 \$ au 31 décembre 2022 à 260 \$ au 31 décembre 2023 pour les mêmes raisons et en raison de soldes de clôture plus élevés au titre de l'encaisse non affectée et des placements à court terme. 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.

Debt per Enplaned Passenger



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.

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 Morningstar (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 11 avril 2023, Moody's a confirmé la note de crédit de la GTAA de « Aa3 », assortie de perspectives stables. Le 16 août 2023, 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 16 janvier 2024, S&P a confirmé la note de crédit de la GTAA de « A+ », assortie de perspectives stables.

Les notes de crédit visent à fournir aux investisseurs une évaluation indépendante de la qualité du crédit liée à une émission de titres. Elles ne constituent pas une recommandation d'acheter, de vendre ou de conserver des titres de la GTAA et ne commentent pas la valeur marchande ou la convenance d'un investisseur en particulier. Rien ne garantit qu'une cote demeurera en vigueur pendant une période donnée ou que l'agence de notation ne la révisera ou ne la retirera en aucun temps. La notice annuelle de la GTAA pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 contient de plus amples renseignements sur les notations actuelles de la GTAA.

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, de ses programmes d'investissement et d'autres exigences, comme sa capacité d'adaptation aux perturbations de la circulation aérienne, et d'accéder aux marchés des capitaux en cas de besoin. 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. De plus, à compter de juin 2023, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a mis en œuvre un certain nombre de nouvelles mesures de résilience au risque financier, notamment l'atteinte et le maintien d'un solde cible de fonds de trésorerie non affectés équivalant à environ 300 jours de dépenses d'exploitation quotidiennes moyennes. La direction croit qu'une telle cible augmente la capacité de la société à s'adapter aux perturbations de voyage, ce qui entraînerait une réduction des flux de trésorerie. 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, de l'aide gouvernementale à ce jour, des flux de trésorerie positifs provenant des activités, de sa gestion efficace des dépenses d'investissement et de son encaisse non affectée, la GTAA ne prévoit pas manquer de fonds et s'attend à pouvoir s'acquitter de ses obligations à mesure qu'elles deviennent exigibles.

Au 31 décembre 2023, la GTAA avait une capacité d'emprunt de 1 197,5 millions de dollars dans le cadre de sa facilité de crédit d'exploitation, de 36,9 millions de dollars dans le cadre de sa facilité de lettre de crédit, de 333,6 millions de dollars d'encaisse non affectée et de 395,0 millions de dollars en investissements à court terme, pour un total de 1 963,0 millions de liquidités disponibles au total. L'encaisse non affectée et les placements à court terme ont été investis 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				31^{er} décembre	31 décembre	
<i>(en millions de dollars)</i>				2023	2022	
Source	Devise	Échéance	Valeur	Drawn/ Montant prélevé / Garantie du papier commercial / Émission	Disponible	Disponible
Trésorerie et équivalents de trésorerie	CAD				333.6	93.8
Placements à court terme¹ (PCT)	CAD				395.0	–
					728.6	93.8
Facilités de crédit :						
1) Facilité de crédit d'exploitation ²	CAD	31 mai 2026	1,400.0	–	1,400.0	1,400.0
Garantie du papier commercial ³				202.5	(202,5)	–
Disponible pour les besoins généraux					1,197.5	1,400.0
2) Lettres de facilité de crédit	CAD	31 mai 2024	150.0	113.1	36.9	36.9
			1,550.0	315.6	1,234.4	1,436.9
Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie et des PCT)					1,963.0	1,530.7
3) Facilité de couverture ³	CAD	Selon le contrat	150.0	–	150.0	150.0
Total (toutes les facilités de crédit, trésorerie et PCT)			1,700.0	315.6	2,113.0	1,680.7

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

² Au 31 décembre 2023, un montant de 202,5 millions de dollars de papier commercial était 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. La GTAA dispose d'une facilité de crédit d'exploitation de 1 400,0 millions de dollars 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 2023, un montant de papier commercial de 202,5 millions de dollars était en cours, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de crédit d'exploitation, 113,1 millions de dollars avaient été utilisés sur la facilité d'émission de lettres de crédit de 150,0 millions de dollars et aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de couverture de 150,0 millions de dollars.

Au 31 décembre 2023, le fonds de roulement de la GTAA accusait un surplus de 337,7 millions de dollars, correspondant à l'actif courant diminué du passif courant. Cela s'explique principalement par les importants soldes de trésorerie non affectée et de placements à court terme, en raison des flux de trésorerie d'exploitation positifs, de la nouvelle mesure de résilience au risque financier et de la réception du financement du PAAC, partiellement compensés par les émissions de papier commercial et 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 2023 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	243.4	243.4	—	—	—
Obligations d'achat ¹	990.1	356.8	347.7	84.3	201.3
Papier commercial	202.5	202.5	—	—	—
Principal de la dette à long terme	6,752.7	25.0	54.8	883.7	5,789.2
Intérêts à payer sur la dette à long terme	3,641.1	321.0	637.2	605.3	2,077.6
	11,829.8	1,148.7	1,039.7	1,573.3	8,068.1

¹ Les obligations d'achat comprennent les engagements aux termes de contrats de biens et de services conclus par la GTAA au 31 décembre 2023 qui sont nécessaires au fonctionnement de celle-ci dans le cours normal des activités pour les prochaines années. Elles tiennent également compte d'engagements de quelque 205,1 millions de dollars.

Les dettes d'exploitation, les charges à payer et les obligations d'achat devraient être financées à même les flux de trésorerie, tandis que les obligations au titre 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 2023, à effectuer des dépenses d'investissement d'environ 205,1 millions de dollars, contre 186,2 millions de dollars au 31 décembre 2022. 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, les dépréciations d'immobilisations et les pertes de valeurs attribuables aux dépenses. 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 annuels pour faire en sorte que ces deux clauses restrictives prévues dans l'acte de fiducie-cadre soient respectées. Pour l'exercice 2023, le ratio prévu dans la clause restrictive relative à l'exploitation de la GTAA était de 153 % 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 176 % par rapport à l'exigence minimale de 125 %.

Mesures financières non gouvernementales

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, 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, notamment 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. Il s'agit d'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 provenant de l'exploitation, selon les tableaux consolidés des flux de trésorerie, et aux subventions reçues du PIEA, moins les dépenses d'investissement (immobilisations corporelles, immeubles de placement et autres) 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 l'encaisse non affectée, des placements à court terme et des fonds soumis à restrictions.

Dette nette par passager transporté

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

Liquidités nettes

Les liquidités nettes correspondent au total de la capacité d'emprunt disponible aux fins générales de l'entreprise au titre de sa facilité de crédit d'exploitation, la capacité disponible au titre de sa lettre de crédit ainsi que l'encaisse non affectée et les investissements à court terme. Les liquidités nettes sont une mesure qui démontre la capacité de la GTAA de 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.

Jours de trésorerie disponible

Le nombre de jours de trésorerie disponible correspond à l'encaisse non affectée, aux équivalents de trésorerie et aux placements à court terme, divisés par le total des dépenses d'exploitation quotidiennes (à l'exclusion des éléments non monétaires). L'objectif de la GTAA est d'atteindre et de maintenir un solde d'encaisse non affectée correspondant à au moins 300 jours de dépenses d'exploitation quotidiennes moyennes. La direction croit qu'une telle cible augmente la capacité de la société à s'adapter aux perturbations de voyage, ce qui entraînerait une réduction des flux de trésorerie.

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 2023 et 2022. 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 2023. Ces changements ont été apportés conformément aux dispositions transitoires applicables.

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

Ces normes ont été modifiées pour introduire la définition d'une estimation comptable et inclure d'autres modifications à la norme IAS 8 afin d'aider les entités à distinguer les changements dans les estimations comptables des changements dans les méthodes comptables. Les modifications entrent en vigueur pour les périodes annuelles commençant le 1^{er} janvier 2023 ou après. Ces modifications n'auront pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

Normes comptables émises mais non encore appliquées

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. On s'attend à ce que ces modifications n'aient pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

Transactions entre parties liées

En tant que société sans capital-actions, la GTAA compte 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 qui sont identifiés et évalués au moyen 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 un administrateur est élu par les membres parmi les candidats de la province de l'Ontario. À l'heure actuelle, il y a un poste vacant.

Le gouvernement du Canada et ses entités publiques sont 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 Normes internationales d'information financière (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 2023 et 2022 à la note 7, « Créances », pour les montants à recevoir de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et de Transports Canada, à la note 12, « Contrats de location », pour les sommes dues en vertu du bail foncier, et à la note 21, « Programme des infrastructures essentielles des aéroports », pour les sommes dues par Transports Canada.

Les parties liées à la GTAA comprennent aussi les principaux dirigeants. Les principaux dirigeants comprennent le président et chef de la direction, le chef des finances, le directeur de l'exploitation et les autres membres de la direction à qui incombent l'autorité et la responsabilité de planifier, de diriger et de contrôler les activités de la GTAA. Au 31 décembre 2023, 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 52109 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 52109) et a conclu que, au 31 décembre 2023, 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 52109). 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 2023, 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 2023, 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 ou d'atténuation de ces risques.

La GTAA a établi un programme de gestion du risque d'entreprise (GRE) qui fournit une approche rigoureuse pour déterminer, évaluer, traiter et gérer les risques, et pour intégrer les facteurs de risque dans la stratégie et les 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 document 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. 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.

Des termes tels que « croire », « s'attendre à », « planifier », « prédire », « projeter », « avoir l'intention de », « estimer », « préliminaire », « prévoir » et d'autres expressions du même ordre, ainsi que des verbes conjugués au temps futur et au mode conditionnel, tels que « feront », « pourront », « 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 : 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.

L'information prospective se fonde sur divers facteurs et hypothèses d'importance, notamment : la croissance de la population à long terme sera soutenue; l'emploi et le revenu personnel soutiendront une hausse de la demande en matière d'aviation dans la région du Grand Toronto; la croissance de l'économie au Canada, aux États-Unis et dans le monde atteindra les niveaux attendus; la capacité des transporteurs aériens répondra à la demande de transport aérien dans la région du Grand Toronto; la croissance et le développement durable des transporteurs aériens répondront à la demande en déplacements aériens dans la région du Grand Toronto; l'incidence des coûts associés aux nouveaux processus, aux solutions technologiques et aux améliorations apportées aux installations sera recouvrable dans le cours normal; la région du Grand Toronto continuera d'attirer les voyageurs nationaux et internationaux; aucun autre événement majeur, comme une pandémie, 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.

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 urgences en santé publique; 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; la précarité continue de l'activité économique actuelle et future, notamment les secousses dans la conjoncture macroéconomique (p. ex. 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 (dont le conflit militaire entre la Russie et l'Ukraine), 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.sedarplus.com.

L'information prospective contenue dans le présent document 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
Chef de la direction 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 2023 et 2022, 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 2023 et 2022;
- 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)

28 mars 2024

États consolidés de la situation financière

Aux 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2023	2022
	\$	\$
Assets		
Actif courant		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	333,554	93,804
Placements à court terme (note 16)	395,000	–
Fonds soumis à restrictions (note 6)	69,789	68,724
Créances (note 7)	110,659	92,975
Compte à recevoir du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (note 21)	9,908	47,000
Stocks	18,416	15,196
Charges payées d'avance	8,689	5,642
	946,015	323,341
Actif non courant		
Fonds soumis à restrictions (note 6)	355,116	343,653
Immobilisations incorporelles et autres actifs (note 8)	123,800	147,304
Immobilisations corporelles (note 9)	4,874,298	4,986,386
Immeubles de placement (note 10)	406,881	439,598
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi (note 13)	64,002	65,686
	6,770,112	6,305,968
Passif		
Passif courant		
Dettes d'exploitation et charges à payer (note 18)	243,439	216,760
Crédits différés (note 8)	1,697	–
Loyers fonciers différés à payer (note 12)	8,556	–
Compte à recevoir du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (note 21)	7,954	–
Dépôts de garantie et produits différés	59,789	69,239
Dettes à long terme et papier commercial (note 11)	288,532	85,128
	609,967	371,127
Passif non courant		
Crédits différés (note 8)	–	6,790
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi (note 13)	11,605	10,674
Dettes à long terme (note 11)	6,694,745	6,717,232
Loyers fonciers différés à payer (note 12)	59,662	65,103
Autres passifs	–	6,390
	7,375,979	7,177,316
Déficit et cumul des autres éléments du résultat global	(605 867)	(871 348)
	6,770,112	6,305,968

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

Aux 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2023	2022
	\$	\$
Produits des activités ordinaires (note 17)		
Droits d'atterrissage	426,313	367,403
Frais généraux liés aux aéroports	252,053	205,146
Frais d'amélioration aéroportuaire	614,971	412,973
Stationnement et transport au sol	231,591	175,385
Concessions	143,708	117,851
Locations	163,621	151,474
Autre	54,816	61,633
	1,887,073	1,491,865
Charges d'exploitation		
Loyer foncier (notes 1 et 12)	212,477	163,731
Biens et services (note 19)	469,430	359,153
Salaires, traitements et charges sociales (note 22)	233,238	197,962
Paievements en remplacement d'impôts fonciers	11,632	12,208
Dépréciation des immobilisations corporelles	35,351	243
Pertes de valeurs des immeubles de placement (note 10)	26,342	23,000
Amortissement des immobilisations corporelles (note 9)	313,846	310,474
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 8)	21,116	17,350
Amortissement des immeubles de placement (note 10)	12,141	12,541
	1,335,573	1,096,662
Résultat avant intérêts et coûts de financement, montant net	551,500	395,203
Produits d'intérêts	43,838	10,770
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt et autres coûts de financement	(330 304)	(333 720)
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	(286 466)	(322 950)
Bénéfice net	265,034	72,253
Éléments pouvant être reclassés ultérieurement dans la perte nette :		
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	1,086	1,291
Éléments ne pouvant être reclassés ultérieurement dans la perte nette :		
Réévaluation des régimes de retraite et autres régimes, montant net (note 13)	(639)	1,683
Autres éléments du résultat global	447	2,974
Total du résultat global (perte)	265,481	75,227

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 2023 (en milliers de dollars canadiens)	Cumul des autres éléments du résultat global		Total
	Déficit		
	\$	\$	\$
Solde au 1 janvier 2023	(855 137)	(16 211)	(871 348)
Bénéfice net	265,034	–	265,034
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	–	1,086	1,086
Réévaluation des régimes de retraite et autres régimes, montant net	(639)	–	(639)
Total du résultat global (perte) de l'exercice	264,395	1,086	265,481
Solde au 31 décembre 2023	(590 742)	(15 125)	(605 867)

Exercice clos le 31 décembre 2022 (en milliers de dollars canadiens)	Cumul des autres éléments du résultat global		Total
	Déficit		
	\$	\$	\$
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)

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

Tableaux consolidés des flux de trésorerie

Aux 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2023	2022
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	\$	\$
Bénéfice net	265,034	72,253
Ajustements au titre des éléments suivants :		
Amortissement des immobilisations corporelles	313,846	310,474
Amortissement des immobilisations incorporelles et des autres actifs	31,501	22,446
Pertes de valeurs des immeubles de placement	12,141	12,541
Pertes de valeurs des immeubles de placement	26,342	23,000
Dépréciation et perte nette à l'aliénation de biens et d'équipement	35,435	243
Régimes d'avantages postérieurs à l'emploi	1,976	2,242
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	286,466	322,950
Amortissement de crédits différés	(5 093)	(2 202)
Loyers fonciers différés à payer	3,115	1,596
Variations du fonds de roulement et autres :		
Créances	(17 684)	6,227
Charges payées d'avance	(3 047)	262
Stocks	(3 220)	(862)
Dettes d'exploitation et charges à payer	30,577	18,030
Dépôts de garantie et produits différés	(9 450)	(3 009)
Autres passifs	(6 390)	–
	961,549	786,191
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Achat de placements à court terme	(395 000)	–
Bénéfice net découlant de la cession d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	(287 747)	(217 249)
Acquisition et construction d'immeubles de placement	(5 766)	(5 664)
Acquisition d'autres actifs	(3 434)	–
Fonds reçus dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports	93,180	–
(Augmentation) Diminution des fonds soumis à restrictions	(12 528)	10,270
	(611 295)	(212 643)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Remboursement de billets à moyen terme et sur la dette à long terme	(23 445)	(410 024)
Papier commercial, net	202,048	–
Intérêts versés et autres coûts de financement 2	(332 945)	(338 684)
Intérêts reçus	43,838	10,770
	(110 504)	(737 938)
Entrées (sorties) de trésorerie nettes	239,750	(164 390)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice	93,804	258,194
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice	333,554	93,804

Au 31 décembre 2023, la trésorerie et équivalents de trésorerie étaient composés d'un solde de trésorerie de 52,3 M\$ (87,2 M\$ au 31 décembre 2022) et d'équivalents de trésorerie de 41,5 M\$ (171,0 M\$ au 31 décembre 2022).

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

Notes annexes aux états financiers consolidés

31 décembre 2023 et 2022

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

Le 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, option qui pourra être exercée à partir du 2 décembre 2046.

2. Base d'établissement

Les présents états financiers consolidés ont été établis conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (les « IFRS »). Le conseil d'administration a approuvé les présents états financiers consolidés le 28 mars 2024.

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.

Placements à court terme

Les placements à court terme sont des placements portant intérêt dont la durée restante à l'échéance est supérieure à trois mois, mais inférieure à un an. Les intérêts produits sur ces placements sont constatés dans les états consolidés des résultats et du résultat global.

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 2023, 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. 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 5 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.

Paiements en remplacement d'impôts fonciers

La GTAA est exonérée du paiement d'impôts fonciers conformément à la *Loi sur l'évaluation foncière* de l'Ontario et verse plutôt aux villes de Mississauga et de Toronto une somme prescrite par la réglementation à titre de paiement 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 assujetties au PRIF, et Airways Center Inc. et ses locataires paient les impôts fonciers municipaux dans le cours normal de leurs activités.

Comptabilisation des produits des activités ordinaires

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

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

Obligations liées aux avantages postérieurs à l'emploi

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

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

Les coûts des services passés sont comptabilisés 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

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 2023. Ces changements ont été apportés conformément aux dispositions transitoires applicables.

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

Ces normes ont été modifiées pour introduire la définition d'une estimation comptable et inclure d'autres modifications à la norme IAS 8 afin d'aider les entités à distinguer les changements dans les estimations comptables des changements dans les méthodes comptables. Les modifications entrent en vigueur pour les périodes annuelles commençant le 1^{er} janvier 2023 ou après. Ces modifications n'auront pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

Normes comptables émises mais non encore appliquées

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. Cette modification n'aura pas d'incidence importante 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 utilisés pour déterminer les taux d'amortissement, la durée de vie utile et la juste valeur, s'il y a lieu.

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.

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	2023	2022
	\$	\$
Fonds du service de la dette		
Principal	10,476	9,827
Interest	59,313	58,897
	69,789	68,724
Fonds de réserve du service de la dette		
Obligations-recettes		
Série 19973 échéant le 3 décembre 2027	37,254	37,127
Série 1999-1 échéant le 30 juillet 2029	40,411	40,349
Billets à moyen terme		
Série 2000-1 échéant le 12 juin 2030	39,497	39,156
Série 2001-1 échéant le 4 juin 2031	36,477	35,453
Série 20023 échéant le 15 octobre 2032	38,304	38,297
Série 2004-1 échéant le 2 février 2034	39,289	39,132
Série 2010-1 échéant le 7 juin 2040	23,353	22,895
Série 2011-1 échéant le 25 février 2041	32,538	32,386
Série 20112 échéant le 2 décembre 2041	18,709	18,450
Série 2018-1 échéant le 1 juin 2037	8,494	8,255
Série 20191 échéant le 3 avril 2029	7,082	6,942
Série 20192 échéant le 17 octobre 2039	12,524	12,494
Série 2020-1 échéant le 3 mai 2028	3,886	3,881
Série 2021-1 échéant le 5 octobre 2051	6,381	6,365
Garantie de la dette bancaire		
Obligation de série 1997-C donnée en gage	10,917	2,471
	355,116	343,653
	424,905	412,377
Less: la partie courante	(69 789)	(68 724)
	355,116	343,653

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

	2023	2022
	\$	\$
Trésorerie	28,205	28,122
Certificats de placement garantis	396,700	384,255
	424,905	412,377

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 2023, 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 2023, le solde du fonds s'établissait à 9,8 M\$ (9,2 M\$ au 31 décembre 2022). En 2023, un montant de principal de 22,0 M\$ (20,7 M\$ au 31 décembre 2022) 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 19991 et des BMT (21,3 M\$ au 31 décembre 2022).

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 2023, le solde du fonds s'établissait à 9,8 M\$ (9,2 M\$ au 31 décembre 2022).

(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 2023, ce fonds était garanti par une lettre de crédit de 83,0 M\$ (76,0 M\$ au 31 décembre 2022). 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 2022). 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	2023	2022
	\$	\$
Créances clients	111,240	91,724
Autres créances	1,241	3,211
Less: Provision pour pertes de crédit attendues	(1 822)	(1 960)
	110,659	92,975

Les créances clients et autres créances comprennent un montant de 1,7 M\$ (1,7 M\$ au 31 décembre 2022) dû par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui est une partie liée aux fins comptables. Aucune provision n'a été constituée à l'égard de ces créances. Se reporter à la note 14, « Transactions entre parties liées ».

8. Immobilisations incorporelles et autres actifs

	31 décembre 2023		
	Coût	Cumul des amortissements	Valeur comptable nette
	\$	\$	\$
Frais d'acquisition de terrains	54,197	(15 607)	38,590
Logiciels	160,020	(77 917)	82,103
Contrat de production d'énergie propre	44,655	(41 548)	3,107
	258,872	(135 072)	123,800

	31 décembre 2022		
	Coût	Amortissement	Valeur comptable 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

La dotation aux amortissements relative aux frais d'acquisition de terrains s'est établie à 1,1 M\$ pour 2023 (1,1 M\$ pour 2022). 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 2023	36,223	98,658	134,881
Entrées	3,434	4,561	7,995
Dotations aux amortissements	(1 067)	(21 116)	(22 183)
Solde au 31 décembre 2023	38,590	82,103	120,693
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

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, 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. Le contrat, d'une durée de 20 ans, prévoit un droit de résiliation anticipée par la GTAA.

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 2023 s'est chiffrée à 4,0 M\$ (4,0 M\$ en 2022) 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 2023, le solde non amorti s'établissait à 6,8 M\$ (9,0 M\$ au 31 décembre 2022). En 2023, la diminution du passif non amorti de 2,2 M\$ (2,2 M\$ au 31 décembre 2022) 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.

En 2023, la GTAA a exercé ses droits de résiliation anticipée du contrat CES à compter du 30 avril 2024. Par conséquent, l'amortissement du contrat CES et des crédits reportés connexes a été accéléré sur la durée restante. La GTAA a conclu un contrat de capacité à moyen terme avec la SIERÉ pour une période de cinq ans qui doit commencer le 1er mai 2024, date à laquelle elle est tenue d'offrir une certaine capacité au réseau électrique de l'Ontario.

9. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont formées des éléments suivants :

	31 décembre 2023						
	Installations côté aéroport et côté piste	Systèmes de manutention des bagages	Améliorations des terrains loués	Pistes et voies de circulation	Actifs d'exploitation de l'Aéroport	Actifs en construction	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût							
Solde à l'ouverture de l'exercice	7,133,810	460,259	9,480	664,945	765,994	264,667	9,299,155
Ajouts, déduction faite des subventions publiques	77	–	–	–	–	237,117	237,194
Cessions	(3 953)	(57)	–	(106 088)	(63 394)	–	(173 492)
Write-down	–	–	–	–	–	(35 351)	(35 351)
Virements	91,531	3,530	–	4,062	33,034	(132 157)	–
Solde à la clôture de l'exercice	7,221,465	463,732	9,480	562,919	735,634	334,276	9,327,506
Cumul des amortissements							
Solde à l'ouverture de l'exercice	3,237,578	265,954	4,116	318,023	487,098	–	4,312,769
Dotation aux amortissements	198,140	17,306	158	48,088	50,154	–	313,846
Cessions	(3 869)	(57)	–	(106 088)	(63 393)	–	(173 407)
Virements	(2 592)	–	–	2,592	–	–	–
Solde à la clôture de l'exercice	3,429,257	283,203	4,274	262,615	473,859	–	4,453,208
Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice	3,792,208	180,529	5,206	300,304	261,775	334,276	4,874,298

	31 décembre 2022						
	Installations côté aéroport et côté piste	Systèmes de manutention des bagages	Améliorations des terrains loués	Pistes et voies de circulation	Actifs d'exploitation de l'Aéroport	Actifs en construction	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
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
Dotation 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

Au 31 décembre 2023, des immobilisations corporelles d'un montant de 264,7 M\$ (247,9 M\$ au 31 décembre 2022) étaient en construction et non encore amortissables. Ce montant inclut 11,3 M\$ (9,0 M\$ au 31 décembre 2022) 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 2022).

Au cours de l'exercice, 35,4 millions de dollars d'actifs en construction ont été radiés, car les actifs connexes ne seront pas achevés.

10. Immeubles de placement

Aux 31 décembre	2023	2022
	\$	\$
Coût		
Solde à l'ouverture de l'exercice	526,843	521,179
Entrées	5,766	5,664
Solde à la clôture de l'exercice	532,609	526,843
Amortissement cumulé et dépréciation		
Solde à l'ouverture de l'exercice	87,245	51,704
Dotations aux amortissements	12,141	12,541
Dépréciation	26,342	23,000
Solde à la clôture de l'exercice	125,728	87,245
Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice	406,881	439,598

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 2022). 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 2023 (577,0 M\$ au 31 décembre 2022). 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 :

	2023	2022
Taux de capitalisation	6,50 % et 7,00 %	5,00 % et 6,00 %
Taux de capitalisation final	6,75 % et 7,25 %	5,25 % et 6,50 %
Taux d'actualisation	7,00 % et 7,75 %	6,00 % et 7,00 %

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 26,3 millions de dollars en 2023 (23 millions de dollars au 31 décembre 2022) a été constatée dans les états consolidés du résultat net et du résultat global.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les immeubles commerciaux ont généré des produits locatifs de 34,1 M\$ (34,1 M\$ au 31 décembre 2022) et engagé des charges d'exploitation directes de 27,4 M\$ (27,7 M\$ au 31 décembre 2022).

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

Aux 31 décembre 2023, la dette à long terme et le papier commercial, déduction faite des primes et escomptes d'émission non amortis et des intérêts courus, s'établissaient comme suit :

Série	Taux d'intérêt nominal	Date d'échéance	Principal	2023	2022
Obligations-recettes			\$	\$	\$
1997.3	6,45 %	3 décembre 2027	321,500	321,614	321,314
1999.1	6,45 %	30 juillet 2029	176,067	180,324	204,241
Billets à moyen terme					
2000.1	7,05 %	12 juin 2030	526,550	527,608	527,535
2001.1	7,10 %	4 juin 2031	492,150	492,238	492,018
2002.3	6,98 %	15 octobre 2032	468,960	475,515	475,523
2004.1	6,47 %	2 février 2034	567,428	578,605	578,377
2010.1	5,63 %	7 juin 2040	400,000	399,192	399,127
2011.1	5,30 %	25 février 2041	600,000	607,924	607,842
2011.2	4,53 %	2 décembre 2041	400,000	398,974	398,902
2018.1	3,26 %	1 juin 2037	500,000	498,472	498,317
2019.1	2,73 %	3 avril 2029	500,000	501,647	501,368
2019.2	2,75 %	17 octobre 2039	900,000	899,187	898,913
2020.1	1,54 %	3 mai 2028	500,000	499,460	499,074
2021.1	3,15 %	5 octobre 2051	400,000	399,988	399,809
				6,780,748	6,802,360
Effets de commerce en circulation			202,529	202,529	–
				6,983,277	6,802,360
Less: la partie courante (y compris les intérêts courus)				(288 532)	(85 128)
				6,694,745	6,717,232

Au 31 décembre 2023, 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 2022).

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

	2023	2022
	\$	\$
Produits d'intérêts	43,838	10,770
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt	(328 929)	(331 725)
Charges d'intérêts incorporées	6,040	4,973
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	(1 086)	(1 291)
Autres coûts de financement	(3 213)	(2 947)
Intérêts sur les loyers fonciers différés	(3 116)	(2 730)
	(330 304)	(333 720)
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	(286 466)	(322 950)

À l'exception des obligations-recettes de série 19991, le principal doit être versé à l'échéance pour chacune des séries d'obligations-recettes et de BMT. Les obligations de série 19991 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 2023		31 décembre 2022	
	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur
	\$	\$	\$	\$
Dette à long terme	6,780,748	6,907,874	6,802,360	6,653,890

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 1 400,0 millions de dollars 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 2023, aucun montant de papier commercial n'était en cours (néant au 31 décembre 2022), aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de crédit d'exploitation (néant au 31 décembre 2022), 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 2022) et aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de couverture de 150,0 M\$. Au 31 décembre 2023, la GTAA avait une capacité d'emprunt de 1 197,5 millions de dollars dans le cadre de sa facilité de crédit d'exploitation, de 36,9 millions de dollars dans le cadre de sa facilité de lettre de crédit, de 333,6 millions de dollars d'encaisse non affectée et de 395,0 millions de dollars en investissements à court terme, pour un total de 1 963,0 millions de liquidités disponibles au total.

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 2023, le loyer foncier payé s'est élevé à 162,7 M\$ (63,7 M\$ en 2022), 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 2023, 65,1 M\$ (63,5 M\$ au 31 décembre 2022) 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. De ce solde, 8,6 millions de dollars ont été reclassés à l'état actuel. La charge liée au bail foncier 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 2022).

Certains contrats de location prévoient des paiements variables. Pour 2023, 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 2022).

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

	2024	2025	2026	2027	2028	Par la suite
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
31 décembre 2023	173,471	120,549	87,374	55,612	35,742	246,112

13. Obligations liées aux avantages postérieurs à l'emploi

Régimes de retraite à prestations définies

La GTAA maintient deux régimes de retraite comportant des dispositions à prestations déterminées. L'un de ces régimes est un régime de pension agréé pour les anciens employés de Transports Canada qui avaient le droit de 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 mesure ses obligations au titre des prestations constituées et la juste valeur de l'actif des deux régimes de retraite à prestations déterminées aux fins comptables au 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 11,2 ans.

b) Risques liés aux régimes

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

(i) Volatilité de l'actif

Les passifs au titre des régimes sont calculés au moyen d'un taux d'actualisation établi par référence aux rendements d'obligations de sociétés. Si le rendement des actifs d'un régime est inférieur au taux d'actualisation, le régime affichera un déficit. À l'heure actuelle, les régimes de retraite investissent environ 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 :

	2023	2022
	\$	\$
Valeur actualisée des obligations capitalisées	(173 008)	(162 521)
Juste valeur des actifs des régimes	237,010	228,207
Situation de capitalisation – excédent	64,002	65,686
Actif net au titre des prestations définies	64,002	65,686

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

	2023	2022
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées		
Solde à l'ouverture de l'exercice	162,521	199,550
Coût des services rendus au cours de l'exercice	948	1,063
Produits d'intérêts	8,336	6,190
Prestations versées	(10 034)	(8 612)
Cotisations des employés	155	202
Réévaluations :		
(Profit) perte découlant des changements dans les hypothèses financières	12,758	(39 392)
Ajustement lié à l'expérience (gain)	(1 676)	3,520
Solde à la clôture de l'exercice	173,008	162,521
Actifs des régimes		
Juste valeur à l'ouverture de l'exercice	228,207	265,284
Produits d'intérêts	11,752	8,252
Rendement (perte) des actifs des régimes, compte non tenu des montants inclus dans les produits d'intérêts	10,443	(34 189)
Transfert au volet à cotisations définies	(3 101)	(2 318)
Cotisations des employés	155	202
Prestations versées	(10 034)	(8 612)
Frais d'administration payés à même les actifs des régimes	(412)	(412)
Juste valeur à la clôture de l'exercice	237,010	228,207
Situation de capitalisation – excédent	64,002	65,686

Au 31 décembre 2023, chacun des régimes de retraite à prestations définies de la GTAA présentait un excédent. Un des régimes présentait un excédent de 64,7 M\$ (63,7 M\$ en 2022) avec une obligation au titre des prestations constituées de 183,8 M\$ (200,8 M\$ en 2022) et une juste valeur des actifs de 248,5 M\$ (264,5 M\$ en 2022). L'autre régime présentait un excédent de 1,0 M\$ (0,5 M\$ en 2022) avec une obligation au titre des prestations constituées de 15,8 M\$ (17,3 M\$ en 2022) et une juste valeur des actifs de 16,8 M\$ (17,8 M\$ en 2022).

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 :

	2023	2022
	\$	\$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	948	1,063
Produits d'intérêts	8,336	6,190
Produits d'intérêts	(11 752)	(8 252)
Frais d'administration	412	412
Charges au titre des régimes de retraite à prestations définies comptabilisées en bénéfice net (perte)	(2 056)	(587)
Montants comptabilisés dans les autres éléments du résultat global :		
(Profit) perte découlant des changements dans les hypothèses financières	12,758	(39 392)
Ajustement lié à l'expérience (gain)	(1 676)	3,520
(Rendement) perte des actifs des régimes	(10 443)	34,189
Total des réévaluations comptabilisées dans le cumul des autres éléments du résultat global	639	(1 683)

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

	2023	2022
	\$	\$
Actif net au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	65,686	65,734
Coût au titre des prestations définies inclus dans le résultat net	2,056	587
Total des réévaluations inclus dans les autres éléments du résultat global	(639)	1,683
Transfert au volet à cotisations définies	(3 101)	(2 318)
Actif net au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	64,002	65,686

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

	2023	2022
	\$	\$
Participants en activité	27,849	42,868
Acquisitions différées	4,478	5,065
Employés à la retraite	140,681	114,588
Obligation au titre des prestations constituées	173,008	162,521

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

Catégorie d'actif	Juste valeur des actifs des régimes	
	2023	2022
Titres de capitaux propres	23 %	27 %
Titres à revenu fixe	33 %	30 %
Rentes sans rachat des engagements	44 %	43 %

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 :

	2023	2022
Taux d'actualisation	4,60 %	5,29 %
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 2023 se présente comme suit :

	Changement d'hypothèse	Augmentation de l'hypothèse	Diminution de l'hypothèse
		\$	\$
Taux d'actualisation	1,00 %	(17 143)	20,128
Taux d'inflation	1,00 %	19,944	(17 423)
Taux de mortalité	1 an	4,851	(5 259)

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 2024 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 collègues d'arts appliqués et de technologie (le « régime de retraite des CAAT »).

Comme dans le cadre du régime de retraite à cotisations définies de la GTAA, les cotisations de la GTAA au régime de retraite des CAAT correspondent à tout au plus 6,5 % du revenu brut de chaque membre du personnel. Pour 2023, la charge liée aux régimes de retraite à cotisations définies s'est chiffrée à 7,7 M\$ (7,3 M\$ en 2022).

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 2023, le montant estimé de l'obligation au titre de ce régime s'élevait à 4,3 M\$ (4,3 M\$ au 31 décembre 2022) 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 2023, le solde de l'obligation au titre des prestations constituées s'élevait à 2,9 M\$ (2,6 M\$ en 2022), la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi comptabilisée en résultat net pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 s'élevait à 0,3 M\$ (0,3 M\$ en 2022), les prestations versées s'élevaient à néant (0,1 M\$ en 2022) 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 2022).

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 2023, le montant estimé de l'obligation au titre de ce paiement s'élevait à 3,5 M\$ (3,2 M\$ en 2022), la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi comptabilisée en résultat net pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 s'élevait à 0,3 M\$ (0,5 M\$ en 2022) 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 2022). Ce montant est inclus dans le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi aux états consolidés de la situation financière.

En 2023, le régime de l'AAGT a été modifié pour permettre aux employés en invalidité de longue durée de conserver certains avantages médicaux et dentaires. Au 31 décembre 2023, 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 2023 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 compte 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 qui sont identifiés et évalués au moyen 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 un administrateur est élu par les membres parmi les candidats de la province de l'Ontario. À cet égard, les administrateurs sont considérés comme des parties liées, bien qu'ils soient tous indépendants de la direction.

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

La GTAA s'est prévaluée de l'exemption visant les entités liées à une autorité publique permettant de ne présenter que les transactions significatives. Se reporter à la note 7, « Créances », pour des précisions sur les montants à recevoir de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, à la note 12, « Contrats de location », pour connaître les sommes dues en vertu du bail foncier et à la note 21, « Incidence de la COVID-19 », pour obtenir des renseignements sur le programme de Subvention salariale d'urgence du Canada.

Rémunération des principaux dirigeants et des administrateurs

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

La rémunération des principaux dirigeants et des membres du conseil d'administration pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, telle qu'elle figure dans les états consolidés des résultats et du résultat global, s'est élevée à 9,3 M\$ (11,3 M\$ en 2022). 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 2023, à effectuer des dépenses d'investissement d'environ 186,2 M\$ (contre 119,7 M\$ au 31 décembre 2022).

Lettres de crédit

Plusieurs lettres de crédit totalisant 113,1 M\$ étaient en circulation au 31 décembre 2023 (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 2023 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 2023, 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 gère ce risque en effectuant des évaluations de crédit courantes des soldes, en maintenant des provisions pour pertes de crédit potentielles et en investissant dans des instruments conformément aux directives de la MTI.

a) Équivalents de trésorerie, placements à court terme et fonds affectés

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	2023	2022
	\$	\$
Équivalents de trésorerie		
AA	333,554	93,804
Achat de placements à court terme		
AA	395,000	–
Fonds soumis à restrictions		
AA	424,905	412,377

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 2023, 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 2023, représentaient environ 52,6 % (51,9 % en 2022) du total des produits des activités ordinaires et 19,8 % (8,6 % en 2022) 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 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. De plus, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a mis en œuvre un certain nombre de nouvelles mesures de résilience au risque financier, notamment l'atteinte et le maintien d'un solde cible de fonds de trésorerie non affectés équivalant à environ 300 jours de dépenses d'exploitation quotidiennes moyennes.

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.

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. 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.

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 2023			
	Moins d'un mois	De 1 mois à 12 mois	Depuis 1 à 5 ans	Par la suite
	\$	\$	\$	\$
Dettes d'exploitation et charges à payer	102,756	140,683	–	–
Papier commercial	–	202,529	–	–
Dette à long terme	5,678	340,322	2,991,653	7,056,020
	108,434	683,534	2,991,653	7,056,020

	31 décembre 2022			
	Moins d'un mois	De 1 mois à 12 mois	Depuis 1 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

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 2023 et 2022. 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 2023, aucun instrument financier n'était compensé aux états consolidés de la situation financière.

	31 décembre 2023		
	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	110,659	(36 150)	74,509
Compte à recevoir du Programme des infrastructures essentielles des aéroports	9,908	(7 954)	1,954
Fonds soumis à restrictions	424,905	(413 988)	10,917
	545,472	(458 092)	87,380
Passifs financiers			
Dépôts de garantie	(36 150)	36,150	-
Compte à recevoir du Programme des infrastructures essentielles des aéroports	(7 954)	7,954	-
Dettes à long terme (notamment la partie courante)	(6 780 748)	413,988	(6 366 760)
	(6 824 852)	458,092	(6 366 760)
	31 décembre 2022		
	Montant brut présenté à Relevés consolidés de la situation financière	Comptes connexes non compensés à Relevés consolidés 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)

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 2022) et des produits des activités ordinaires de 218,3 M\$ (146,1 M\$ en 2022) aux termes d'IFRS 16, Contrats de location.

Les produits différés se sont chiffrés à 44,1 M\$ au 31 décembre 2022 et ont été intégralement comptabilisés dans les états consolidés des résultats et du résultat global en 2023. 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 2023.

18. Dettes d'exploitation et charges à payer

Aux 31 décembre	2023	2022
	\$	\$
Dettes fournisseurs	122,411	99,114
Charges à payer	96,742	98,291
Taxe à la consommation à payer	5,316	3,200
Provisions	13,825	13,825
Autres passifs	5,145	2,330
	243,439	216,760

19. Charge liée aux biens et services selon la nature

Exercices clos les 31 décembre	2023	2022
	\$	\$
Entretien et réparation d'immobilisations corporelles	111,307	83,187
Services d'externalisation et services professionnels	174,311	106,361
Services publics	24,282	26,865
Police et sécurité	46,942	55,957
Déneigement	26,886	23,858
Frais d'administration liés aux FAA	24,679	16,439
Petites pièces, fournitures et matériaux	11,588	9,041
Insurance	10,634	9,158
Annulation de la provision pour pertes de crédit attendues	–	(3 911)
Autre	38,801	32,441
	469,430	359,396

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, les dépréciations d'immobilisations et les pertes de valeurs attribuables aux dépenses. 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. Au 31 décembre 2023, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto respectait les engagements ci-dessus et n'était pas en défaut en vertu de l'acte de fiducie tel qu'il est défini.

La GTAA fixe ses tarifs, charges, droits et loyers annuels 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. Programme des infrastructures essentielles des aéroports

En 2022, Transports Canada a annoncé un financement pouvant atteindre 142,0 millions de dollars dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports. Depuis la création du PIEA, la GTAA a reçu 93,2 millions de dollars en financement de Transports Canada.

Au cours de l'exercice, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a appliqué 48,1 millions de dollars (47,0 millions de dollars au 31 décembre 2022) aux montants admissibles dépensés pour les actifs d'infrastructure approuvés, avec un montant à recevoir de 9,9 millions de dollars (47,0 millions de dollars au 31 décembre 2022) inscrit aux états consolidés de la situation financière. 2023. Le montant à recevoir représente les montants dépensés sur les actifs en construction qui devraient être reçus de Transports Canada dans un délai de 12 mois. Un paiement reporté de 8 millions de dollars (néant au 31 décembre 2022) a été reçu et devrait être appliqué aux actifs en construction en 2024.

Obligations d'information du bail foncier

Le paragraphe 9.01.07, alinéas a) à g) du bail foncier exige que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (« AAGT » ou « la Société ») publie dans son rapport annuel ce qui suit :

a) États financiers audités

Le rapport des vérificateurs et les états financiers consolidés annuels vérifiés se trouvent aux pages 56 à 87, et le résumé des activités (Rapport de gestion ou « RD ») se trouve aux pages 28 à 55 du rapport annuel.

b) Rapport sur le plan d'affaires et les objectifs de 2023

Les prévisions des flux de trésorerie d'une année donnée constituent le plan d'affaires de l'année en question. Le plan d'affaires 2023 correspond au sommaire des prévisions des flux de trésorerie pour 2023 et il se trouve au paragraphe c) ci-dessous (le « plan d'affaires 2023 »). Le rapport sur le rendement de la GTAA quant à la mise en œuvre du plan d'affaires 2023 fait l'objet d'un examen au paragraphe c) ci-dessous et dans le rapport de gestion.

c) Écarts et mesures correctives à l'égard du rapport sur le plan d'activités de 2023

(en milliers de dollars, non audité)	2023		
	Réel	Plan d'affaires	Favorable/ (Défavorable)
	\$	\$	\$
Produits des activités ordinaires	1,887,073	1,737,000	150,073
Charges d'exploitation	(926 777)	(898 100)	(28 677)
BAIIA	960,296	838,900	121,396
Amortissement	(347 103)	(320 000)	(27 103)
Pertes de valeurs des immeubles de placement	(26 342)	–	(26 342)
Dépréciation des immobilisations corporelles	(35 351)	–	(35 351)
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net ¹	(286 466)	(309 400)	22,934
Bénéfice net consolidé (perte)	265,034	209,500	55,534
Ajouter : Amortissement	347,103	320,000	27,103
Ajouter : Pertes de valeurs des immeubles de placement	26,342	–	26,342
Ajouter : Dépréciation des immobilisations corporelles	35,351	–	35,351
Ajouter : Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net ²	286,466	309,400	(22 934)
Ajouter : Autres éléments hors trésorerie	3,744	–	3,744
Ajouter : Variations du fonds de roulement	(2 824)	–	(2 824)
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	961,216	838,900	122,316
Less: Achat de placements à court terme	(395 000)	–	(395 000)
Less: Acquisition et construction de biens, de dépenses et d'actifs incorporels	(287 747)	(260 000)	(27 747)
Less: Acquisition et construction d'immeubles de placement	(5 766)	–	(5 766)
Less: Acquisition d'autres actifs	(3 434)	–	(3 434)
Ajouter : Fonds reçus dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports	93,180	–	93,180
Less: Variation des fonds soumis à restrictions	(12 528)	–	(12 528)
Less: Intérêts versés et autres coûts de financement, montant net	(289 107)	(309 400)	20,293
Source de trésorerie (utilisation) avant les sources de capitaux	60,814	269,500	(208 686)

Pour une analyse plus complète des résultats financiers et des projets d'immobilisations de 2023, voir le rapport de gestion et le formulaire de renseignements annuels pour l'exercice terminé le 31 décembre 2023, dont des copies sont disponibles sur SEDAR à www.sedarplus.ca. 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 2023, le bénéfice net consolidé de la GTAA présentait un écart défavorable de 19,8 millions de dollars par rapport au plan d'affaires 2023, surtout en raison des produits des activités ordinaires inférieurs aux prévisions.

Pour l'exercice clos en 2023, les revenus se sont élevés à 150,1 millions de dollars, ce qui est favorable au plan d'activités de 2023, principalement en raison i) de l'activité aérienne plus élevée que prévu découlant des vols de passagers ii) des volumes de passagers favorables, ce qui a entraîné une augmentation des frais d'amélioration aéroportuaire (« FIA »); et iii) des revenus de concession et de stationnement supérieurs aux prévisions.

Pour l'exercice clos en 2023, les dépenses d'exploitation ont été défavorables au plan d'affaires de 28,7 millions de dollars, en raison de la hausse des frais de location du terrain en raison de la hausse des revenus, de la hausse des frais du FIA découlant de l'augmentation des volumes de passagers et de la hausse des coûts d'exploitation pour soutenir le trafic de passagers meilleur que prévu.

Pour l'exercice terminé en 2023, les charges d'amortissement de 347,1 millions de dollars étaient défavorables au plan d'affaires de 27,1 millions de dollars.

Une dépréciation non monétaire des immeubles de placement a été réalisée en 2023 pour 26,3 millions de dollars en lien avec les évaluations foncières effectuées en 2023. Ces déficiences n'étaient pas envisagées au moment de la création du Plan d'activités de 2024. Les dépréciations ont été directement attribuées à la hausse des taux d'intérêt, qui a eu un impact négatif sur les niveaux de valorisation.

Une dépréciation hors caisse des biens et du matériel a totalisé 35,4 millions de dollars en 2023. La dépréciation est liée aux coûts de conception pour les projets d'immobilisations antérieurs à la pandémie qui ont été radiés, puisque leur poursuite pour les mener à terme a été jugée moins stratégique en raison de l'émergence du programme Investissement à long terme dans les installations et les aérogares de l'aéroport Pearson¹. Ces radiations n'avaient pas été envisagées au moment de la création du Plan d'activités de 2024, car l'ASCENSEUR de l'aéroport Pearson a été développé davantage au cours de 2023.

Pour l'exercice clos en 2023, les charges d'intérêts, déduction faite du produit d'intérêts, ont présenté un écart favorable de 5,5 millions de dollars par rapport au plan d'affaires 2023, surtout en raison des intérêts incorporés supérieurs aux prévisions et du taux d'intérêt variable plus bas que prévu pour les emprunts au titre du papier commercial en cours.

En 2023, et en prévision d'une reprise continue des volumes de passagers et du trafic aérien, la GTAA a établi un plan d'immobilisations de 477 millions de dollars axé sur des projets d'entretien, de sécurité et de réglementation. Au cours de 2023, les dépenses en immobilisations réelles se sont élevées à 320 millions de dollars, soit 157 millions de dollars, ce qui est défavorable au plan d'affaires, principalement en raison de la réévaluation par la direction des besoins du projet dans le contexte du nouveau PROJET DE RELÈVEMENT DE L'AÉROPORT PEARSON. répercussions sur la chaîne d'approvisionnement et économies dans les coûts du projet par rapport au plan d'activités initial du projet. 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 (AFC), 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'activités quinquennal

Le plan d'activités quinquennal (de 2024 à 2028) 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.

Alors que nous traversons la période de pandémie et que nous amorçons la reprise, nous nous positionnerons pour réussir dans un monde nouveau, plus numérique et plus durable. Les taux de croissance annuels composés de 2024 à 2028 pour les passagers, les sièges et le poids maximal au décollage sont respectivement de 3,5 %, 3,2 % et 3,2 %.

À compter du 1er janvier 2023, les modifications suivantes ont été apportées aux frais et redevances aéronautiques et aux FAA :

- 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 \$;
- les FAA pour les passagers en correspondance ont augmenté de 1 \$ à 7 \$.

¹ Le programme Investissement à long terme dans les installations et les aérogares de l'aéroport Pearson était auparavant connu sous le nom de Plan d'investissement transformateur.

Au cours de l'automne 2023, la GTAA a annoncé aux intervenants des compagnies aériennes les modifications suivantes aux tarifs aéronautiques, qui ont été mises en œuvre à compter du 1er janvier 2024 :

- Les tarifs aéronautiques ont augmenté en moyenne de 4 % sur une base mixte;
- Les droits relatifs aux aires de trafic ont été modifiés pour favoriser des virages plus rapides, améliorant ainsi l'efficacité de l'installation.

Aucun changement n'a été apporté aux FAA en 2024.

En général, la société entreprend des projets d'investissement pour atteindre l'un des objectifs clés suivants : (i) to comply with regulatory requirements (e.g., safety, security or environmental); (ii) to expand the capacity or improve the productivity of existing assets; (iii) to restore or replace existing assets; (iv) to modify existing infrastructure to improve revenue or reduce costs; or (v) to add new capacity or businesses to the Airport beyond the existing infrastructure.

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 2024 et au-delà. En novembre 2023, l'Office a approuvé des dépenses en immobilisations de 650 millions de dollars pour 2024 axées sur l'achèvement des projets en cours et la planification continue de l'exécution du projet LIFT de l'aéroport Pearson. Le programme Investissement à long terme dans les installations et les aérogares de l'aéroport Pearson (ou « Pearson LIFT ») met l'accent sur la revitalisation des installations aéroportuaires, la construction pour la reprise, l'accroissement de la capacité de l'aéroport et d'accueil des passagers, et la mise en place de nouvelles technologies pour améliorer l'expérience de voyage. À l'heure actuelle, le Conseil n'a pas encore approuvé les dépenses en immobilisations futures liées au PONT ÉLÉVATEUR PEARSON, car la direction poursuit ses efforts de planification.

En tant qu'émetteur assujéti, la GTAA est limitée dans sa capacité de publier des renseignements prospectifs. 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. Par conséquent, les résultats réels obtenus au cours de la période peuvent varier, et les variations peuvent être importantes. Pour une analyse plus complète des risques et des incertitudes et une mise en garde concernant les énoncés prospectifs, voir le rapport de gestion et le formulaire de renseignements annuels, dont des copies sont disponibles sur SEDAR à www.sedarplus.ca. 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 2023, le président du conseil d'administration a reçu une rémunération de 150 417 \$, et les autres administrateurs ont touché une rémunération allant de 27 615 \$ à 112 500 \$ (remarque : les données du conseil d'administration sont sujettes à des modifications). En 2023, les salaires des cadres supérieurs de la Société variaient de 337 615 \$ 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 le nombre de réunions du conseil d'administration et de ses comités auxquelles il assiste et le mode de participation, selon que l'administrateur est président d'un comité ou non et selon sa présence complète ou partielle aux réunions durant l'année. Le salaire d'un haut dirigeant varie en fonction des responsabilités, de l'expérience à titre de haut dirigeant et de son service complet ou partiel durant l'année.

Des renseignements supplémentaires concernant la rémunération versée aux administrateurs et aux cadres supérieurs sont disponibles dans le formulaire d'information annuel, dont des copies sont disponibles sur SEDAR à www.sedarplus.ca.

f) Code de déontologie

La GTAA 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 58201 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières et il représente une démarche globale destinée à aborder, entre autres, les conflits d'intérêts et la promotion d'un comportement juste, honnête et éthique par les administrateurs, les dirigeants, les employés et les employés contractuels de la société. Une copie du Code peut être consultée sur le site de SEDAR à l'adresse www.sedarplus.ca.

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. L'A.R.E. s'étend également aux partenaires commerciaux contractuels de la Société.

Tous les administrateurs et dirigeants ont confirmé qu'ils se conformaient au Code en 2023.

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

Le bail foncier stipule que tout contrat de plus de 127 000 \$ (rajusté périodiquement par l'IPC à partir d'un seuil initial de 75 000 \$) qui n'est pas attribué dans le cadre d'un 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 2023. Les définitions de la « raison de l'attribution sans appel d'offres » se trouvent à la fin du tableau.

Valeur du contrat	Entrepreneur	Description :	Raison de l'attribution sans appel d'offres
\$127K-\$500K			
	4S Consulting Services Inc.	Santé et sécurité au travail et administration et soutien de la CSPAAAT	A
	Facteurs ABE	Programmation et consultation en matière d'accessibilité	A
	Align HCM Inc.	Soutien au système d'information des RH	A
	SJT Aviation	Services spécialisés de planification des ressources et d'aviation	A
	Carma Corp	Services d'entretien des sous-compteurs	A
	Cathexis Consulting	Soutien à l'évaluation des projets d'investissement communautaire	A
	OTEC	Ateliers et formation des employés	A
	Wasserman	Évaluation des partenariats, des commandites et de la publicité	A
	JD Power	Abonnement à l'indice J.D. Power	B
	TKH Airport Solutions	Fournisseur d'une technologie brevetée de système d'éclairage d'aérodrome	B
	WSP	Services consultatifs d'ingénierie secondés par un expert-conseil de l'industrie	B
	Alstef Canada Inc.	Retrait et installation de l'appareil à rayons X	C
	Solutions Consortech Inc	Maintenance et soutien des ordinateurs de bureau et des serveurs de TI	C
	Foursails Partnership	Amélioration de l'exploitation, de l'entretien, de l'ingénierie et de la restauration	D
\$500K-\$1.5M			
	\$1 \$2sources de talents	Fournisseur temporaire de services professionnels créatifs et de ressources	A
	Copenhagen Optimization	Soutien à la numérisation pour la mise en œuvre de YYZ Express	A
	Smiths Detection Montreal Inc.	Fournisseur de machines à rayons X et de technologie de sécurité pour les aéroports	B

- A. Where the GTAA determines that in connection with an existing contract for the supply of goods and services that is expiring, it is most efficient and practicable to extend or award a new contract to the existing contractor or services supplier where such contractor or services supplier has developed a specific skill set or knowledge base in respect of that contract not found on the market.
- 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.
- D. Dans toute autre circonstance où le président-directeur général juge nécessaire de le faire, compte tenu de l'exploitation sécuritaire, efficace et pratique de l'aéroport Pearson de Toronto.
- E. 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.

Article 9.01.07, alinéas a) à g) 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 vérifiés du locataire pour cette année de location, le rapport du vérificateur du locataire sur les états financiers annuels vérifiés du locataire et un résumé des affaires du locataire pour cette année de location;
- 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 document 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. 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.

Des termes tels que « croire », « s'attendre à », « planifier », « prédire », « projeter », « avoir l'intention de », « estimer », « préliminaire », « prévoir » et d'autres expressions du même ordre, ainsi que des verbes conjugués au temps futur et au mode conditionnel, tels que « feront », « pourront », « 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 : 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.

L'information prospective se fonde sur divers facteurs et hypothèses d'importance, notamment : la croissance de la population à long terme sera soutenue; l'emploi et le revenu personnel soutiendront une hausse de la demande en matière d'aviation dans la région du Grand Toronto; la croissance de l'économie au Canada, aux États-Unis et dans le monde atteindra les niveaux attendus; la capacité des transporteurs aériens répondra à la demande de transport aérien dans la région du Grand Toronto; la croissance et le développement durable des transporteurs aériens répondront à la demande en déplacements aériens dans la région du Grand Toronto; l'incidence des coûts associés aux nouveaux processus, aux solutions technologiques et aux améliorations apportées aux installations sera recouvrable dans le cours normal; la région du Grand Toronto continuera d'attirer les voyageurs nationaux et internationaux; aucun autre événement majeur, comme une pandémie, 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.

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 urgences en santé publique; 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; la précarité continue de l'activité économique actuelle et future, notamment les secousses dans la conjoncture macroéconomique (p. ex. 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 (notamment en Ukraine et dans la bande de Gaza), 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 à la partie 5 de la présente notice annuelle.

L'information prospective contenue dans le présent document 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 ou si vous souhaitez proposer des thèmes à aborder dans de futurs rapports, veuillez nous écrire à l'adresse suivante :

l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto
Aéroport international Pearson de Toronto
P.O. Case 6031
3111 Convair Drive
Toronto AMF, 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

torontop Pearson.com/fr/

✕ twitter.com/torontop Pearson

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

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

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