

Un monde en bouleversement

Durant la préparation du rapport annuel 2019 en vue de sa publication au début de 2020, la pandémie de coronavirus a durement frappé le monde auquel donne accès Toronto Pearson. Seul le temps révélera toutes les répercussions de cette crise sans précédent sur la vie des gens, la santé des collectivités et la prospérité économique du monde entier. Nous savons toutefois que la baisse marquée du transport aérien a eu de graves conséquences sur les compagnies aériennes, les aéroports et l'industrie aérienne dans son ensemble. La perte de desserte aérienne nuit à une économie mondiale déjà durement touchée, ce qui pose des difficultés, suscite de l'inquiétude et cause la perte d'occasions dans notre propre région et partout au Canada.

Le rapport de cette année s'intéresse au partenariat. Il s'agit d'un thème qui revêt une importance particulière dans un contexte où les différents intervenants de l'aéroport Pearson s'unissent pour protéger la santé des passagers et des employés tout en s'inspirant de la tradition de planification, de préparation et d'adaptation de l'aéroport pour aider à la reconstruction, au renforcement et au rétablissement des liens des collectivités et du monde entier.

RAPPORT ANNUEL 2019 DE LA GTAA

PEARSON
EN PARTENARIAT





RAPPORT ANNUEL 2019 DE LA GTAA
PEARSON
EN PARTENARIAT



Un monde en bouleversement

Durant la préparation du rapport annuel 2019 en vue de sa publication au début de 2020, la pandémie de coronavirus a durement frappé le monde auquel donne accès Toronto Pearson. Seuls les prochains mois révéleront clairement l'ampleur et la durée des répercussions de l'épidémie sur la vie des gens, la santé des collectivités et la prospérité économique du monde entier. Il ne fait cependant aucun doute que cette crise mondiale sans précédent a profondément touché le transport aérien et l'industrie aérienne.

Comme l'exprime la présidente et chef de la direction de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) dans son message d'introduction, le thème du partenariat revêt une importance particulière dans un contexte où les différents intervenants de l'aéroport Pearson s'unissent pour protéger la santé du public, assurer la sécurité des passagers et veiller à la résilience opérationnelle qui facilitera la reconstruction, le renforcement et le rétablissement des liens des collectivités et du monde entier.

RAPPORT ANNUEL 2019 DE LA GTAA PEARSON EN PARTENARIAT

Renforcer la résilience économique.
Innover pour s'adapter.
Instaurer un avenir durable.

Voilà les engagements que nous prenons à long terme et que fortifient les compétences de nos collaborateurs.

Renseignements prospectifs

Le présent document renferme des renseignements prospectifs. Veuillez consulter la section « Mise en garde concernant les renseignements prospectifs » à la fin du rapport de gestion pour une analyse des risques, des incertitudes et des hypothèses et facteurs importants liés aux renseignements prospectifs.

Page couverture : Bonnie Crombie, Mohamed Hassan, Deborah Flint, Neil Wilson et Dianne Zimmerman

Plat verso : Denis Vnette, Kinga Surma, John Coyne et Steven Tufts

Partenaires de la résilience économique	2
Partenaires de l'adaptation	13
Partenaires de la durabilité	21
Approche de la durabilité et rendement	28
Fiche de rendement	40
Message du président du conseil d'administration	43
Message de la présidente et chef de la direction	46
Conseil d'administration	49
Équipe de direction	51
Gouvernance organisationnelle	52
Rapport de gestion	54
États financiers	78
Obligations d'information du bail foncier	107
Renseignements organisationnels 2019	112

Rétablir la vitalité économique

Les graves répercussions économiques de la COVID-19 seront ressenties assez longtemps au Canada et dans le monde entier, et Toronto Pearson jouera un rôle crucial dans l'accélération du passage de l'intervention d'urgence à l'aide au rétablissement.

Plaque tournante mondiale et passerelle continentale, notre aéroport facilite le commerce et l'investissement à l'échelle internationale et contribue à la stimulation de l'emploi et de la croissance économique dans sa propre région.

Le gouvernement du Canada a reconnu l'apport de l'aéroport Pearson au regain de vitalité économique en autorisant rapidement une diminution indispensable des loyers des aéroports canadiens en 2020. Dans le contexte de nos échanges constants avec les fonctionnaires fédéraux, nous analysons d'autres mesures d'aide et de stimulation à long terme pour nous permettre de mieux soutenir les efforts de rétablissement déployés partout au pays. Nous travaillons aussi à des initiatives de rétablissement du vaste écosystème de l'aviation, du transport et du tourisme, qui emploie des centaines de milliers de personnes et qui représente des milliards de dollars pour le produit intérieur brut (PIB) du Canada.

Nous avons notamment insisté sur la nécessité d'investir dans l'infrastructure de transport, dont l'amélioration des installations aéroportuaires pour l'après-COVID. Nous avons aussi proposé des idées de modernisation des frontières canadiennes à l'aide de technologies afin de rendre les déplacements plus sûrs et de renforcer la confiance des voyages qui recommenceront à fréquenter nos installations.

Découvrez les [derniers détails](#) de notre réponse à la COVID-19.

Partenaires de la résilience économique

L'aéroport Pearson dans sa zone

Les employeurs de la zone économique vitale autour de notre aéroport travaillent de concert pour attirer des gens talentueux, stimuler la croissance et explorer de nouvelles possibilités sur le marché mondial.

Toronto Pearson est le plus grand aéroport canadien et il offre le plus grand nombre de liaisons internationales au pays, mais il stimule aussi la croissance des économies régionales, provinciales et nationales. Notre desserte aérienne dynamise la création d'emploi, accroît la productivité, renforce les partenariats, facilite l'investissement et rapproche les ressources essentielles à l'innovation et à la croissance à long terme.

Il s'agit d'un avantage concurrentiel particulièrement évident dans notre propre région, où la zone d'emploi aéroportuaire (ZEA) soutient plus de 300 000 emplois dans une vaste gamme de secteurs, comme la technologie, les sciences de la vie, le tourisme et l'hébergement. Deuxième pôle d'emploi en importance au Canada, la ZEA englobe les municipalités de Mississauga, de Brampton et de Toronto, ainsi que la région de Peel, qui bénéficient toutes des liaisons directes qu'offre notre aéroport au reste du pays et à une part importante de l'économie mondiale.

Au cours des dernières années, l'aéroport Pearson s'est occupé de la moitié du fret aérien du pays. Ce travail de manutention stimule les activités de bien des entreprises de services logistiques de la ZEA, et celles-ci tirent avantage des vastes réseaux routiers de la région et des liaisons ferroviaires continentales qu'offre la plus grande installation intermodale du Canada. Enfin, la ZEA compte plusieurs campus collégiaux et universitaires où des dizaines de milliers d'étudiants se préparent à leur future carrière.

En somme, la zone commerciale et industrielle dynamique autour de Toronto Pearson constitue un moteur économique pour la région, la province et l'ensemble du Canada. Les transports publics desservent toutefois très mal cette zone active. La plupart des travailleurs s'y déplacent en voiture, malgré les embouteillages fréquents (et les émissions de carbone qui en découlent) sur des routes surchargées. Dans le but de soulever ce problème préoccupant et d'y trouver des solutions, un groupe d'intervenants de la ZEA réunissant des entreprises, des associations de l'industrie, des groupes syndicaux et d'autres organisations a mis sur pied l'Airport Employment Zone Coalition pour préconiser notamment l'amélioration du transport en commun dans l'ouest de la région du Grand Toronto.

Une seule et même voix aux opinions variées

« Notre partenariat offre une tribune à différents groupes pour s'y exprimer d'une seule et même voix », déclare Terry Mundell, président et chef de la direction de la Greater Toronto Hotel Association, l'un des membres fondateurs de la Coalition, qui représente 170 hôtels totalisant plus de 36 000 chambres dans la région du Grand Toronto. « La Coalition nous permet d'exprimer des opinions variées, explique M. Mundell, et d'échanger avec les administrations municipales et les gouvernements provincial et fédéral. Voilà une excellente manière de partager des conseils et d'influer sur les politiques. »

En plus de soutenir un large éventail d'industries, la ZEA possède aussi l'un des plus grands regroupements d'hôtels en zone aéroportuaire de l'Amérique du Nord, et ces hôtels souffrent tout autant des limites du transport en commun. « Les hôtels sont ouverts en tout temps », indique M. Mundell. « Pour renforcer notre compétitivité, nous devons être en mesure d'offrir des options de transport en commun plus efficaces à nos clients et employés. L'amélioration de la desserte et la simplification de l'accès au transport en commun stimuleront la fréquentation de nos hôtels ainsi que le recrutement et le maintien du personnel. Ces solutions favoriseront également la croissance économique de la ZEA et de l'ensemble du Canada. »

Partager la vision

Au cours des dernières années, les grandes chaînes hôtelières ont beaucoup investi dans la construction et le réaménagement des propriétés autour de la ZEA. « La croissance de la plaque tournante mondiale qu'est devenu l'aéroport Pearson a fait une énorme différence pour le secteur hôtelier et le tourisme en général », a déclaré M. Mundell. « Il est question de vision. Il faut envisager l'avenir, déceler les occasions qu'il offre et cerner les obstacles afin d'atteindre les objectifs par des moyens qui conviennent à tous. Fort heureusement, les dirigeants de la GTAA proposent ce type de vision, ce qui explique en grande partie la création de notre coalition. En toute franchise, la tâche serait impossible sans partenariat avec l'aéroport Pearson. »

Ce travail de collaboration réunit une multitude de secteurs et d'industries, dont ceux de la fabrication et de la production, de l'entreposage et de la logistique, des services financiers et immobiliers, des services de consultation technique et professionnelle, de l'enseignement supérieur et de la recherche. Toutes les entreprises de la ZEA partagent une même conviction : la création, la diversification et la compétitivité exigent des liaisons efficaces et pratiques avec le reste du Canada et du monde.

RÉPONSE À LA COVID-19

Renforcer la desserte

En plus de collaborer avec l'Agence de la santé publique du Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada pour protéger les passagers et les employés des aéroports, la GTAA travaille avec des représentants du gouvernement et d'autres intervenants importants à la reprise économique prochaine dans le sud de l'Ontario et partout au Canada. Le rétablissement de la desserte signifie le retour au travail d'un plus grand nombre de personnes, la livraison de plus de biens et services, la conclusion d'autres ententes, la création d'autres alliances et, en définitive, des investissements dans les usines de fabrication, les centres de logistique et les centres d'innovation. Pour atteindre ces objectifs, la présidente et chef de la direction Deborah Flint et son équipe de direction ont consulté leurs homologues des secteurs public et privé et collaboré avec eux, notamment :

Gouvernement du Canada

- Cabinet du Premier ministre
- Vice-première ministre et ministre des Affaires intergouvernementales
- Ministère des Transports; ministère des Finances; ministère de la Santé; ministère de la Sécurité publique; ministère du Développement économique; ministère de l'Infrastructure et des Collectivités; et ministère de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie
- Députés représentant la région

Gouvernement de l'Ontario

- Cabinet du premier ministre
- Ministère des Transports; ministère du Développement économique, de la Création d'emplois et du Commerce; et ministère des Industries du patrimoine, du sport, du tourisme et de la culture

Administrations municipales

- Maires et conseillers de Toronto, de Brampton et de Mississauga
- Présidents régionaux de Peel, de Halton et de Durham

Principales organisations d'intervenants

- Chambre de commerce du Canada
- Chambre de commerce de l'Ontario
- Chambre de commerce de Brampton
- Chambre de commerce de Mississauga
- Chambre de commerce de la région de Toronto
- Urban Land Institute Toronto
- Réseau aéroportuaire du sud de l'Ontario (SOAN)
- Association des industries aérospatiales du Canada
- Association de l'industrie touristique du Canada
- Association de l'industrie touristique de l'Ontario
- Greater Toronto Hotel Association
- Conseil des travailleurs de l'aéroport de Toronto

Portrait des travailleurs de Toronto Pearson

Dans le but de mieux connaître les dizaines de milliers de personnes qui facilitent l'exploitation du plus grand aéroport du pays, nous avons mené le premier sondage auprès des effectifs d'un aéroport canadien en 2019.

Toronto Pearson est une plaque tournante mondiale où transitent des dizaines de millions de passagers par année, mais il s'agit également d'un élément fondamental de l'infrastructure régionale et nationale. Les activités du plus grand aéroport canadien sont très complexes et dépendent de l'étroite collaboration entre un grand nombre d'entreprises et d'organisations. Des milliers de personnes dévouées s'affairent jour et nuit à relier le Canada au reste du monde et veillent à la circulation fluide, sûre et rapide des voyageurs, des aéronefs, des bagages et du fret.

En 2017, la croissance des effectifs de l'aéroport Pearson nous a fait comprendre que nous devions en savoir davantage sur ces gens qui consacrent temps et énergie à la prospérité de notre aéroport. Il nous fallait connaître leurs expériences et compétences diverses, leurs objectifs et problèmes personnels ainsi que leurs projets d'avenir. Nous avons donc convenu avec le Conseil des travailleurs de l'aéroport de Toronto (TAWC), un regroupement de représentants syndicaux de l'aéroport Pearson, de mettre en œuvre une stratégie à trois volets pour approfondir la question.

Dans le cadre du premier volet, qui s'est déroulé de 2017 à 2018, nous avons mené une analyse comparative pour savoir en quoi consistait la gestion de la composition des effectifs, des contrats et des forums syndicaux dans d'autres milieux regroupant de nombreux employeurs et syndicats. Nous avons cerné des améliorations possibles aux contrats des fournisseurs de la GTAA et nous avons fait les changements requis. En 2018-2019, nous avons réalisé la première étude démographique d'un aéroport canadien. Les résultats de cette étude approfondie ont été présentés dans le rapport sommaire *Understanding the Pearson workforce*, publié en octobre 2019.

Réponses des employés de l'aéroport Pearson

85 % des employés reçoivent des avantages sociaux

63 % des travailleurs à temps partiel sont des femmes

65 % des employés au salaire minimum sont des immigrants

29 % des employés au salaire minimum ont plusieurs emplois

72 % des travailleurs sont syndiqués

46 % des employés sont nés à l'extérieur du Canada

69 % des employés ont des parents immigrants

80 % des employés ont fait des études postsecondaires

80 % des employés estiment que l'aéroport offre un milieu de travail agréable

Réponses des employés de l'aéroport Pearson

- Beaucoup d'éléments font ressortir clairement la remarquable diversité des employés de Toronto Pearson : l'âge, le sexe, la scolarité, l'origine ethnique, les antécédents en matière d'immigration et d'autres facteurs. Les effectifs de l'aéroport Pearson reflètent sans surprise la diversité multiculturelle des collectivités environnantes.
- La majorité des employés considèrent que l'aéroport Pearson est un milieu de travail qui offre non seulement de bons emplois, mais aussi des possibilités d'avancement. La plupart des travailleurs souhaitent faire progresser leur carrière, mais ils veulent aussi continuer à travailler à l'aéroport. Il en va de même pour les employés – surtout des jeunes ou de nouveaux arrivants à la recherche d'un nouveau départ au Canada – qui vivent dans une certaine précarité en raison d'un emploi à temps partiel ou au salaire minimum.
- S'il est possible de conclure dans l'ensemble que notre aéroport offre de bons emplois stables à des milliers de travailleurs, il ne faut pas présumer que tous les employés de l'aéroport Pearson vivent cette expérience de la même manière. Les employés à temps partiel ou au salaire minimum sont plus souvent des femmes, des immigrants ou des personnes ayant plusieurs emplois (voir « Réponses des employés de l'aéroport Pearson »).
- De nombreux employés de l'aéroport Pearson doivent consacrer deux heures par jour en moyenne pour se déplacer entre la maison et le travail. La plupart des employés prennent leur voiture, même s'ils habitent relativement près de l'aéroport, car ils estiment n'avoir aucune option de transport en commun.

Le sondage mené auprès des effectifs fournit des données tangibles qui renforcent ce que beaucoup d'employés de l'aéroport Pearson avaient exprimé de manière anecdotique : notre aéroport offre un milieu de travail dynamique où bien des employés souhaitent trouver des carrières gratifiantes. Les résultats du sondage orienteront les futurs travaux de planification de la GTAA. Ils proposent aussi des pistes à explorer avec les employeurs et les syndicats pour trouver d'autres occasions de croissance et de développement au sein même des organisations, mais aussi à la grandeur de Toronto Pearson.

Au cours des mois et années à venir, nous concentrerons nos efforts sur la réintégration des employés touchés par la pandémie de COVID-19 afin qu'ils soient mieux préparés et plus confiants quant aux cheminements professionnels qu'ils peuvent suivre.

Nous n'aurions pas pu réaliser le sondage sans la contribution et le soutien des employés et des employeurs de Toronto Pearson, du TAWC, de Northstar Research Partners et du Peel Halton Workforce Development Group.

« Nous sommes heureux de l'approche collaborative adoptée par l'aéroport Pearson pour comprendre le profil démographique de son effectif », a déclaré Steven Tufts, porte-parole du TAWC. « Nous sommes impatients de poursuivre dans cet esprit de collaboration en explorant le futur travail découlant de ces résultats, en particulier en ce qui a trait à la précarité et à l'amélioration des options de transport pour les employés de l'aéroport Pearson. »

Je suis Toronto Pearson... plus que jamais

En 2019, l'initiative populaire appelée « *Je suis Toronto Pearson* » a recruté 7 000 employés de plus à l'aéroport pour offrir la meilleure expérience possible aux passagers. Des personnes aux fonctions variées et embauchées par plus de 300 employeurs sont prêtes à guider les voyageurs dans nos aéroports pour y trouver les services et les commodités dont ils ont besoin. Elles peuvent aussi simplement accueillir ces voyageurs de manière conviviale et leur demander « Comment puis-je vous aider? ». La croissance soutenue du programme *Je suis Toronto Pearson* renforce une indication primordiale de notre sondage auprès de l'effectif : les employés de l'aéroport Pearson aiment vraiment y travailler et ils sont fiers de partager leur enthousiasme avec les millions de passagers auxquels nous offrons nos services.

RÉPONSE À LA COVID-19

Protéger nos effectifs

Au début de la pandémie, nous avons agi rapidement pour protéger les passagers et les travailleurs de l'aéroport en mettant en œuvre des mesures de santé et de sécurité strictes avec l'aide de l'Agence de la santé publique du Canada et d'autres organisations professionnelles.

La GTAA n'est directement responsable que de ses propres employés, mais nous coordonnons nos actions avec les centaines d'autres organisations de Toronto Pearson, puisque nous devons tous adapter les protocoles en fonction de nos milieux de travail et des rôles opérationnels. Voici des mesures de protection mises en œuvre pour les employés de la GTAA :

- dans la mesure du possible, permettre aux employés de travailler immédiatement à domicile et répondre à leurs besoins à l'aide de ressources humaines fiables et du soutien des TI pour leur permettre de gérer efficacement les activités intensives de l'aéroport;
- prévoir un éloignement physique dans tous les espaces de travail de la GTAA et de Toronto Pearson;
- fournir du désinfectant pour les mains, des masques, des gants et tout autre équipement de protection individuelle conformément aux pratiques recommandées en matière de santé publique;
- veiller au nettoyage rigoureux et fréquent des toilettes, des salles à manger et des autres aires communes;

- diffuser les derniers avis gouvernementaux sur les exigences relatives à la mise en quarantaine pour les voyageurs qui reviennent de l'étranger ou à la gestion des contacts avec la famille ou les amis qui sont en autoconfinement ou qui ont été infectés par la COVID-19;
- informer les employés des cas d'infection de collègues et faire le suivi des contacts en milieu de travail pour s'assurer que les employés visés se mettent immédiatement en autoconfinement. (Au moment de la rédaction du présent rapport, deux employés de la GTAA avaient obtenu des résultats positifs à un test de dépistage de la COVID-19. Le suivi des contacts a été fait en quelques heures.)

Au fur et à mesure de l'évolution de la crise, de nombreux travailleurs de l'aéroport Pearson ont été mis à pied ou au chômage, souvent sans savoir s'ils pourraient revenir au travail. La plupart de ces travailleurs ont pu profiter des programmes d'aide financière offerts par les gouvernements fédéral et provincial, mais ces programmes sont des solutions temporaires à une situation sans précédent. À partir de maintenant, notre priorité absolue pour les employés de la GTAA et de l'aéroport Pearson est de permettre à tous ceux qui ont été mis de côté par la pandémie de retourner au travail afin de subvenir à leurs besoins et à ceux des gens qui dépendent d'eux. Il est temps de reprendre notre élan, et les renseignements tirés de l'étude sur les effectifs nous permettront d'aider les employés de l'aéroport à revenir à la stabilité et à exploiter leur plein potentiel.

Exploiter le potentiel

Dans le cadre du projet Propeller, la GTAA travaille en partenariat avec des organismes sans but lucratif pour offrir de nouvelles possibilités aux travailleurs sous-employés de nos collectivités.

Plus de 300 000 personnes font carrière dans la ZEA autour de Toronto Pearson, contribuant ainsi à la prospérité générale. Un examen approfondi de nos collectivités avoisinantes nous révèle cependant le nombre trop élevé de personnes incapables de jouer un rôle actif dans l'économie locale. Certaines de ces personnes sont sans emploi. Bien d'autres sont sous-employées, c'est-à-dire qu'elles ne peuvent pas exploiter pleinement leurs compétences ou travailler autant d'heures qu'elles le souhaiteraient. Les raisons de l'exclusion de ces personnes varient, mais le résultat est le même : elles ne profitent pas des avantages d'un emploi valorisant, et une économie régionale prospère ne peut bénéficier de leurs talents.

Le bien-être économique des collectivités desservies par Toronto Pearson – et donc la viabilité de notre aéroport – dépend d'un ensemble de facteurs. L'un des facteurs les plus importants est l'incapacité pour les résidents locaux d'exploiter pleinement leurs connaissances et leurs compétences. Nous croyons que nous pouvons améliorer la situation du sous-emploi en concentrant notre programme d'investissement communautaire appelé « projet Propeller » sur les véritables priorités.

En 2019, nous avons jeté des bases essentielles en collaborant avec Deloitte sur un document intitulé « *Faire la lumière sur le sous-emploi : Exploiter le potentiel de notre main-d'œuvre* ». Ce document fait état des causes et des retombées du sous-emploi et recommande un ensemble de solutions pratiques pour y remédier. Il conclut notamment que les personnes les plus susceptibles de connaître le sous-emploi sont les femmes, les jeunes, les nouveaux Canadiens, les personnes handicapées, les Autochtones et les membres de la communauté LGBTQ+. Les raisons varient, mais les principales sont la non-reconnaissance des titres de compétence, le manque de réseaux professionnels, les lacunes des filets de sécurité sociale ainsi que les préjugés conscients ou inconscients des employeurs.

En réponse à ces conclusions, nous nous sommes engagés à investir un million de dollars dans le projet Propeller pour mieux définir le sous-emploi local dans les collectivités avoisinantes, concevoir de nouveaux programmes visant à résoudre ce problème et, qui plus est, aider les travailleurs sous-employés à exploiter pleinement leur potentiel et à commencer à faire avancer leur carrière. En plus des investissements directs, nous travaillons avec les employeurs de l'aéroport et d'autres partenaires pour promouvoir des solutions concrètes qui feront une véritable différence.

À la fin de 2019, nous avons invité les organismes sans but lucratif, le secteur privé, les établissements d'enseignement, les chercheurs et les associations du domaine de l'emploi à proposer des projets visant à exploiter les possibilités recensées dans le document de Deloitte pour les effectifs de l'aéroport et nos collectivités environnantes. En mars 2020, nous avons choisi 7 projets sur les 75 propositions reçues en nous appuyant sur divers critères, comme le respect de nos priorités stratégiques, le plan de travail, la faisabilité financière, l'innovation, les partenariats et les répercussions attendues. Nous sommes impatients de collaborer avec les partenaires responsables de ces projets : ACCES Employment, Brands For Canada, l'Hospitality Workers Training Centre, CivicAction, le Centre for Education and Training, le Peel Halton Workforce Development Group et la Chambre de commerce de la région de Toronto.

Quelques partenaires actuels

Le projet Propeller de Toronto Pearson soutient déjà des programmes qui s'attaquent au problème complexe du sous-emploi.

Job Skills : En 2019, nous avons annoncé un investissement de 115 000 \$ sur deux ans pour soutenir l'initiative appelée « Propel Your Career » de Job Skills, un organisme local de services d'emploi sans but lucratif. Cette initiative propose des formations intensives de trois jours aux nouvelles diplômées pour les outiller, les soutenir et les motiver durant la recherche d'un emploi intéressant dans leur domaine d'études.

ACCES Employment : Notre nouveau partenariat triennal de 150 000 \$ avec ACCES Employment permet d'élargir le programme de mentorat express de cet organisme pour rapprocher les nouveaux arrivants qualifiés et les employeurs locaux. Lors des activités de mentorat express, les chercheurs d'emploi rencontrent personnellement des professionnels établis dans leur secteur. Les échanges ciblés de dix minutes permettent aux mentors et aux mentorés de partager des idées, d'apprendre des choses et de tisser des liens.

Moulin Microcrédits : Nous aidons le Moulin Microcrédits (appelé auparavant l'« Immigration Access Fund ») à offrir des prêts à intérêt réduit aux professionnels immigrants qui vivent dans les collectivités autour de l'aéroport. Ces prêts facilitent le processus d'accréditation des nouveaux arrivants qui sont à la recherche d'un emploi dans une profession pour laquelle ils ont suivi une formation ou qui souhaitent parfaire leur éducation et leurs compétences afin de se lancer dans une nouvelle carrière. De concert avec le Moulin, nous collaborons aussi avec les employés de Toronto Pearson pour déterminer combien d'entre eux voudraient demander de l'aide pour acquérir d'autres capacités professionnelles ou titres de compétence.

Skills for Change : Nous nous sommes engagés à verser 50 000 \$ sur trois ans pour soutenir le travail de cet organisme de services d'emploi sans but lucratif. L'« Employer Innovation Project » mène des recherches factuelles auprès des employeurs et des nouveaux arrivants de la région de Peel afin de cerner les besoins locaux liés à l'embauche, à la formation et au maintien en poste des employés récemment immigrés.

Autonomisation

Nous avons accentué le soutien que nous offrons à NPower Canada, un organisme sans but lucratif qui aide les jeunes sans emploi et sous-employés à entreprendre une carrière enrichissante dans le secteur des technologies.

« Notre partenariat avec la GTAA prend diverses formes. Nous partageons beaucoup de renseignements pour comprendre les besoins actuels et futurs, et nous recommandons des façons d'aider les jeunes à exploiter leur potentiel et, ce faisant, de renforcer les collectivités. »

Julia Blackburn, présidente et chef de la direction, NPower Canada

En étroite collaboration avec les employeurs, NPower Canada dote les jeunes aux prises avec des problèmes sociaux et économiques de compétences technologiques pour développer leur potentiel. En 2019, la GTAA a promis de verser à NPower 150 000 \$ sur trois ans par l'entremise du projet Propeller, son programme d'investissement communautaire, afin de soutenir le travail de cet organisme dans les collectivités autour de Toronto Pearson. Nous avons demandé à **Julia Blackburn**, chef de la direction, de nous présenter plus en détail les objectifs de son organisation et de nous décrire l'importance du partenariat :

Q : Commençons par un portrait d'ensemble. Comment définissez-vous le problème que NPower Canada cherche à résoudre?

Julia Blackburn : Nous nous attaquons spécifiquement au problème du chômage et du sous-emploi chez les jeunes. L'objectif général consiste toutefois à réduire la pauvreté. La plupart des jeunes avec qui nous travaillons vivent dans des ménages à faible revenu. Beaucoup de ces jeunes habitent dans des logements communautaires. Plus de 90 pour cent d'entre eux appartiennent à des minorités visibles, de sorte qu'ils se heurtent souvent à des obstacles liés au racisme. Sans aide pour trouver un emploi valorisant, bon nombre de ces jeunes demeureront dans la pauvreté systémique. Voilà ce que nous nous efforçons de changer grâce au perfectionnement de la main-d'œuvre.

Q : NPower veut non seulement avoir une incidence sociale, mais aussi contribuer au dynamisme de l'économie dans son ensemble. En quoi vous distinguez-vous des autres groupes actifs dans ce domaine?

R : Nous possédons trois caractéristiques distinctives. La première est notre relation avec les employeurs. Lors de consultations directes ou d'échanges avec notre conseil sectoriel, les employeurs nous parlent des emplois de premier échelon qu'ils essaient de combler actuellement et des compétences recherchées pour l'avenir. Ces renseignements nous accordent beaucoup de souplesse dans l'élaboration de nos programmes. Cela signifie aussi que nous préparons les étudiants pour de véritables emplois. Que ce soit au sein de services informatiques, dans des banques ou dans des sociétés d'experts-conseils, chaque rôle exige des compétences

techniques. Accenture, par exemple, a commencé par l'embauche d'un étudiant pour un service de soutien informatique; depuis, cette entreprise a embauché plus de 70 de nos diplômés, dont beaucoup pour des postes en contact direct avec la clientèle.

Notre deuxième caractéristique distinctive est notre gamme complète de services pour les jeunes et les employeurs. Nous dotons les étudiants de compétences générales et spécialisées et nous ne laissons rien au hasard rien au hasard. Nous les jumelons avec des employeurs à la recherche de compétences semblables. Après leur embauche, nous suivons nos diplômés pendant cinq ans alors qu'ils bâtissent leur carrière.

La dernière caractéristique est l'approche holistique que nous adoptons, une méthode qui tient compte de la personne dans son ensemble. Beaucoup de nos jeunes ont une expérience de travail limitée ou inexistante. Environ le tiers d'entre eux sont de nouveaux arrivants qui ont de la formation et de l'expérience, mais qui ne connaissent pas la culture du milieu de travail canadien. Nous travaillons donc également sur le perfectionnement professionnel : que faire lors d'une entrevue, comment préparer un curriculum vitae et comment créer un profil LinkedIn. Nous approfondissons aussi les compétences personnelles, comme les connaissances financières et le maintien d'un mode de vie sain. Nous les outillons de manière exhaustive.

Q : En quoi votre collaboration avec la GTAA vous permet-elle d'atteindre vos objectifs?

R : Notre partenariat avec la GTAA prend diverses formes. La GTAA contribue d'abord généreusement à notre programme. Puis, pour l'ouverture de notre centre de formation de Mississauga, l'équipe des relations communautaires de l'aéroport Pearson nous a aidés à mieux comprendre les quartiers autour de l'aéroport. Cette collaboration se poursuit depuis. Nous avons contribué à un rapport sur le sous-emploi parrainé par la GTAA. Enfin, nous partageons beaucoup de renseignements pour comprendre les besoins actuels et futurs et nous recommandons des façons d'aider les jeunes à exploiter leur potentiel et, ce faisant, de renforcer les collectivités.

Q : Qui est admissible au programme?

R : Nous accueillons des étudiants qui ont de 18 à 29 ans et qui sont aux prises avec au moins un de nos obstacles connus, soit un faible revenu, un statut de nouvel arrivant, l'appartenance à une minorité visible ou à la communauté LGBTQ+ ou d'autres facteurs. En général, notre bassin de talents est très diversifié, comme les collectivités auxquelles nous offrons nos services. Nous consacrons toutefois beaucoup d'efforts au recrutement des femmes, puisqu'elles sont nettement sous-représentées dans le secteur de la technologie. Pour l'instant, les femmes représentent 40 pour cent des jeunes participants de notre programme; dans le secteur de la technologie de l'information (TI), elles représentent 25 pour cent de l'effectif. Les employeurs se réjouissent des candidatures diversifiées que nous offrons et des compétences que possèdent ces candidats pour les emplois de premier échelon.

Q : Quelles sont les autres attentes des employeurs?

R : La première fois que nous avons demandé aux employeurs leurs attentes quant à leurs employés plus jeunes, nous pensions qu'ils mentionneraient des certifications ou des compétences précises en matière de TI. Pourtant, la plupart des employeurs ont parlé des compétences générales : « Nous voulons des gens engagés et capables de communiquer efficacement et de travailler

en équipe. Nous partons du principe qu'ils possèdent déjà des compétences fondamentales en TI, puis nous leur enseignerons le fonctionnement de notre plate-forme. Ils doivent donc être curieux, ouverts et disposés à apprendre ». De nombreux employeurs avaient l'habitude d'embaucher des gens en fonction de leurs antécédents scolaires. De plus en plus de gens s'entendent pour dire que le potentiel est l'élément fondamental.

Q : Les employeurs voient-ils l'importance de la collaboration pour répondre à leurs besoins?

R : Ils comprennent effectivement que la tâche est impossible en vase clos. Nous avons des partenaires qui aident au recrutement et à la formation. De nombreux employeurs envoient des équipes de bénévoles dans nos salles de classe. En tant qu'organisme de bienfaisance, nous avons également besoin du soutien financier des entreprises et de la présence de hauts dirigeants à notre conseil d'administration. NPower tente de faire les choses différemment dans le domaine des services d'emploi destinés aux jeunes et d'être à l'avant-garde. Un tel travail est irréalisable sans partenariat et sans entraide. La GTAA comprend bien la situation, car nous partageons le même objectif, soit le renforcement et la prospérité des collectivités. Pour NPower, cet objectif demande d'offrir à tous les mêmes possibilités de réussite.

Quelques chiffres sur NPower

15 semaines d'études et de perfectionnement à temps plein

1 400 diplômés depuis 2015

80 % des étudiants trouvent un emploi ou poursuivent des études supérieures dans les six mois suivant l'obtention de leur diplôme

96 % des employeurs affirment qu'ils embaucheraient d'autres étudiants de NPower Canada

Plan de vol régional

Dans le sud de l'Ontario, les aéroports régionaux et les dirigeants municipaux ont uni leurs forces pour accroître la qualité de la desserte et favoriser la croissance des secteurs de l'aviation et de l'aérospatiale.

En juin 2019, la délégation du Salon de l'aéronautique et de l'aérospatiale de Paris comprenait des membres de deux organismes canadiens participant pour la première fois à la plus grande exposition aéronautique et aérospatiale au monde, soit le Réseau aéroportuaire du sud de l'Ontario (SOAN) et le Southern Ontario Municipal Aerospace Council (SOMAC). Une équipe de la GTAA travaillant en étroite collaboration avec ces deux groupes s'est jointe aux dirigeants des aéroports régionaux et des municipalités pour mettre en valeur les grandes qualités du sud de l'Ontario dans les domaines de l'aviation et de l'aérospatiale auprès de pairs et de représentants de l'industrie du monde entier. L'élan donné à la mission de Paris témoigne du potentiel du SOAN et du SOMAC pour l'avenir, alors que les membres trouvent de nouvelles façons de s'entraider et d'apprendre les uns des autres tout en travaillant ensemble à la recherche de possibilités au-delà de notre région.

L'idée d'une alliance des aéroports régionaux a été lancée dans un document de travail de la GTAA, produit en 2015, concernant la nécessité d'une réponse coordonnée à la demande de transport aérien dans le sud de l'Ontario. Après deux ans de collaboration, le SOAN a officiellement vu le jour en 2017 dans le but de réunir Toronto Pearson et les aéroports locaux offrant une desserte aérienne à Hamilton, à Niagara, à Windsor, au centre-ville de Toronto (Billy-Bishop), à London, à Kitchener-Waterloo, à Lake Simcoe, à Oshawa, à Peterborough et à Kingston. L'ajout de Sarnia l'année suivante permet désormais au réseau de rassembler 12 aéroports importants sur le plan commercial. Tous les membres continuent de mettre en œuvre leurs propres stratégies en fonction des facteurs commerciaux locaux et des besoins des collectivités, mais le SOAN offre un espace où partager des renseignements et des ressources, explorer des possibilités communes et élaborer une approche plus cohérente de l'évolution du service aérien dans la région.

Élever la discussion

Peu après la création du SOAN, les membres ont commencé à rencontrer des représentants officiels et des dirigeants municipaux pour souligner les avantages d'une coordination du travail des administrations locales pour répondre à la demande à long terme et créer de nouvelles perspectives économiques. Les discussions tenues ont contribué à la création du SOMAC, qui rassemble les maires et les présidents régionaux des collectivités représentées par le SOAN, ainsi que des dirigeants de secteurs ayant des terres aéroportuaires en réserve.

Lancé au début de 2019 sous la présidence inaugurale de M^{me} Bonnie Crombie, mairesse de Mississauga, le SOMAC se concentre sur la croissance des entreprises d'aviation et d'aérospatiale du sud de l'Ontario, cherche de nouvelles entreprises et de nouveaux fonds pour la région et préconise des initiatives stratégiques pour renforcer l'ensemble du secteur. Les membres actuels comprennent Barrie, la région de Durham, Hamilton, London, Mississauga, Niagara Falls, Niagara-on-the-Lake, la région du Niagara, Oshawa, la région de Peel, Peterborough, Pickering, Sarnia, le comté de Simcoe, Toronto, la région de Waterloo et Windsor.

Partenaires commerciaux

Dans le cadre de l'étroite collaboration accrue de Toronto Pearson avec d'autres aéroports du SOAN, nous trouvons des manières d'aider nos partenaires tout en réutilisant de manière durable des biens dont nous n'avons plus besoin. En 2019, nous avons tenu notre toute première vente aux enchères de matériel, dont un tracteur sans chenilles qui devait être retiré du parc de la GTAA. Trois aéroports membres du SOAN ont présenté des offres, et d'autres ont manifesté de l'intérêt pour les prochaines ventes aux enchères.

Le réseau a connu un autre exemple de partage lorsque nos collègues de l'aéroport de Sarnia-Chris-Hadfield nous ont informés qu'ils étaient à la recherche de sièges supplémentaires pour passagers en raison de l'agrandissement de leur aérogare. Nous leur avons donc offert 40 sièges (d'une valeur de 20 000 \$ environ) dont l'élimination aurait engendré des coûts pour

Toronto Pearson. Ce don a permis aux deux aéroports d'économiser de l'argent et d'éloigner des sites d'enfouissement une grande quantité de plastique.

Raccorder le corridor

Voici une conversation avec Iain Klugman, président et chef de la direction du centre d'innovation Communitech, sur l'amélioration de la desserte dans le corridor d'innovation Toronto-Waterloo.

« Je sais que la GTAA ne considère pas seulement Toronto Pearson comme une installation d'où décollent ou où atterrissent des avions. L'aéroport est un moteur économique. L'organisation qui le soutient se doit de protéger l'environnement et d'être un citoyen responsable dans sa collectivité, sa province et son pays; ses responsabilités et ses obligations dépassent la seule consignation des heures d'arrivée et de départ. »

Iain Klugman, chef de la direction, Communitech

La stratégie régionale de transport en commun à laquelle contribue la GTAA exige un renforcement de la desserte entre la ZEA et d'autres zones économiques du sud de l'Ontario, dont les régions de Peel, de York, de Durham et de Waterloo. Il faut améliorer la desserte entre les centres d'activités commerciales, de recherche et d'éducation pour favoriser l'investissement, accroître l'accès aux personnes talentueuses et stimuler la productivité et la croissance de manière générale.

Parmi ceux qui préconisent de meilleures solutions, il y a le groupe « Connect the Corridor », formé d'entreprises de premier plan du corridor d'innovation Toronto-Waterloo. Le corridor génère le cinquième du PIB du Canada et emploie plus de 200 000 travailleurs du secteur de la technologie, une concentration de personnes talentueuses qui n'est surpassée que par la Silicon Valley, en Californie. On y trouve aussi la supergrappe canadienne de fabrication de pointe et 16 établissements postsecondaires. Toutefois, en ce qui concerne les réseaux de transport, cette zone économique vitale comporte trop de routes congestionnées et offre peu d'options de transport en commun efficaces aux navetteurs.

L'initiative Connect the Corridor propose de prolonger considérablement le réseau de train de banlieue GO et d'offrir un service fréquent en tout temps. Nous nous sommes entretenus avec **Iain Klugman**, président du groupe et chef de la direction de Communitech, l'un des principaux centres d'innovation sans but lucratif au Canada, à Waterloo, au sujet de la nécessité d'une meilleure desserte et de l'importance de la collaboration.

Q : Quelle est la vision du groupe Connect the Corridor?

Iain Klugman : Nous croyons qu'il est véritablement possible d'exploiter le potentiel des petites villes de la province et de centres comme London, Hamilton, Kingston, Windsor et Kitchener-Waterloo. Le principal obstacle est le transport et la circulation des personnes. Les entreprises de la région de Waterloo doivent avoir accès au marché des talents de Toronto. Nous pourrions faire prospérer toute une série d'entreprises dont la valeur pourrait atteindre des centaines de millions – peut-être même des milliards – de dollars, mais le manque d'accès à des personnes talentueuses freine ces efforts. Nous pourrions également insuffler à Toronto l'immense dynamisme entrepreneurial qui constitue le fondement même de l'identité de notre collectivité.

Q : La région de Waterloo s'est taillé une réputation mondiale en tant que centre d'innovation. Comment expliquez-vous son succès?

R : Au cours des 200 dernières années, cette région a vu naître quelques-unes des plus grandes entreprises canadiennes : dans des secteurs comme la distillation, la transformation des aliments, l'assurance, les pièces d'automobile, la fabrication et, plus récemment, la technologie. Nous avons pu réaliser toutes ces choses remarquables grâce à notre ambition, à notre esprit d'entrepreneuriat et à notre travail en collaboration. Nous savons que nous formons une petite collectivité d'à peine 600 000 personnes et que notre compétitivité exige un travail concerté. Il s'agit de la seule manière de connaître le succès : nous devons nous unir et collaborer pour conquérir le monde.

Q : Votre solution pour le transport en commun tirerait avantage de l'actuel réseau GO?

R : Oui. Actuellement, le service ferroviaire GO se concentre sur le transport des personnes vers la station Union le matin et leur retour à la maison le soir. Il y a cependant plus de navetteurs qui viennent à Kitchener-Waterloo tous les jours qu'il y a de personnes qui sortent de notre région pour se rendre à Toronto. Nos membres nous expliquent que la possibilité de rejoindre Toronto Pearson plus facilement à l'aide du service GO serait presque aussi importante que le fait de pouvoir accéder à la station Union durant la journée. La solution à court terme consiste à exploiter le service GO à notre avantage, mais il faudra aussi avoir de grandes discussions stratégiques sur le train à grande vitesse dans le sud de l'Ontario et la satisfaction des futurs besoins en matière de transport aérien.

Q : De nombreux intervenants participent à ces discussions, dont les gouvernements, les fournisseurs de services de transport en commun et les groupes de défense des droits. Comment pourriez-vous tous convenir d'un terrain d'entente?

R : Les groupes se consacrent à cette question pour différentes raisons. Certains disent que la circulation routière excessive impose un lourd fardeau économique et que le potentiel du corridor et des collectivités qui s'y rattachent n'est pas exploité. D'autres personnes se concentrent sur la sécurité ou les répercussions environnementales. En définitive, tous conviennent que nous ne tirons pas avantage des possibilités qui s'offrent à nous et que la situation s'aggraverait si nous ne posons aucun geste important, surtout dans le contexte de la forte croissance que connaissent Toronto et la région de Waterloo. Heureusement, nous avons un gouvernement très pragmatique qui n'attend pas la découverte d'une grande solution et qui préfère accomplir les choses possibles dès maintenant, par l'entremise de divers partenariats, pour faire la différence.

Q : À votre avis, quel devrait être le rôle de la GTAA dans l'avancement d'une stratégie régionale de transport en commun?

R : Je sais que la GTAA ne considère pas seulement Toronto Pearson comme une installation d'où décollent ou où atterrissent des avions. L'aéroport est un moteur économique. L'organisation qui le soutient se doit de protéger l'environnement et d'être un citoyen responsable dans sa collectivité, sa province et son pays; ses responsabilités et ses obligations dépassent la seule consignation des heures d'arrivée et de départ.

L'aspect intéressant de la manière avec laquelle la GTAA a mené cette initiative relative au transport en commun réside dans le regroupement d'une multitude d'organisations aux formes et tailles différentes. Qu'il s'agisse d'un petit organisme sans but lucratif ou d'une grande société, chaque participant contribue aux discussions et à l'atteinte de l'objectif. Je peux rencontrer dans une même pièce un chef de direction, un président de conseil d'administration et le premier ministre de l'Ontario, et nous faisons tous partie de la même équipe. Nous avons la responsabilité de travailler ensemble et de faire avancer les dossiers importants.

Relier nos collectivités

Nous continuons de remplir notre engagement à long terme concernant l'amélioration de l'intégration de Toronto Pearson aux réseaux régionaux de transport en commun, grâce à de vigoureux efforts de collaboration.

En 2019, nous avons poursuivi notre contribution à l'amélioration de la desserte dans la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH) et dans toute la région. En collaboration avec le gouvernement de l'Ontario, Metrolinx, d'autres organismes de transport, des administrations municipales et divers intervenants communautaires, nous avons fait progresser les travaux préparatoires complexes nécessaires pour relier les services locaux de train léger et les services ferroviaires régionaux GO à Toronto Pearson. Nous avons aidé à l'avancement d'une proposition visant à relier le réseau de transport terrestre intégré à un centre régional de transport en commun à l'aéroport, appelé provisoirement « gare Union de l'ouest ».

Le partenariat officiel entre la GTAA et Metrolinx remonte à avril 2018, mois durant lequel nous avons annoncé un programme conjoint ayant pour but d'améliorer l'accès au service de transport en commun à Toronto Pearson et d'examiner les meilleurs modes de raccordement de la ZEA aux collectivités avoisinantes, ainsi qu'aux réseaux de train léger et d'autobus desservant les navetteurs de l'ouest de la RGTH. Nous avons d'abord investi un montant de 38 millions de dollars dans ces travaux de collaboration pour analyser l'expansion possible du service ferroviaire GO le long du corridor d'innovation vital entre Toronto et Kitchener-Waterloo. La GTAA a ensuite annoncé 40 millions de dollars supplémentaires pour l'avancement des travaux techniques sur le prolongement vers l'ouest du tronçon du train léger sur rail d'Eglinton Crosstown sur les terrains de l'aéroport. (Les répercussions économiques de la pandémie de COVID-19 imposent une réévaluation du rythme des investissements dans ce dossier, mais la création d'un réseau régional de transport en commun plus efficace et durable demeure une priorité stratégique.)

Pour le gouvernement de l'Ontario, notre collaboration avec Metrolinx témoigne de notre grande détermination à améliorer l'infrastructure de transport en commun dans la région. « Nous accueillons favorablement l'investissement de plusieurs millions de dollars de la GTAA pour relier le prolongement de la ligne de métro Eglinton Crosstown vers l'ouest à l'aéroport Pearson de Toronto », a déclaré le premier ministre Doug Ford lors de l'annonce. « Voilà un autre exemple clair de la façon dont notre gouvernement renforce les partenariats pour bonifier le transport en commun, stimulant ainsi la croissance économique et la création d'emplois dans toute la région. »

Répercussions de la desserte

Parallèlement à l'annonce de novembre 2019, la GTAA a publié un document de concert avec Urban Strategies, intitulé « *Union Station West: The second transit hub we need to keep the region moving* ». Ce document décrit en détail les nombreux avantages d'un centre intégré de transport en commun à Toronto Pearson pour les collectivités avoisinantes. Il est le fruit des discussions d'une vaste gamme d'intervenants provenant de la ZEA, d'autres grandes zones d'emploi régionales et d'aéroports importants sur le plan économique du sud de l'Ontario, et il explore les différents aspects de la desserte et leurs effets possibles sur la croissance économique. Les grandes conclusions étaient les suivantes :

- L'actuel réseau « radial » de transport en commun (avec des rayons émanant d'un seul centre, soit la gare Union au centre-ville de Toronto) ne peut pas soutenir adéquatement les liaisons entre les principaux centres économiques et d'emploi de la RGTH.
- Les frontières municipales importent peu aux travailleurs, étudiants et résidents locaux qui dépendent du transport en commun et qui doivent actuellement composer avec des tarifs disparates et des correspondances non coordonnées quand ils doivent franchir ces limites.
- Les travailleurs de la ZEA ont besoin de solutions de transport en commun sûres et efficaces qui leur permettent d'atteindre l'extrémité de leur parcours et qui reflètent les activités commerciales se déroulant en permanence dans ce secteur.
- La circulation des marchandises sur les routes du sud de l'Ontario est entravée par une forte congestion, ce qui réduit la productivité (coût estimé à six milliards de dollars annuellement), diminue la rentabilité des entreprises et augmente les prix pour les consommateurs.
- Une coordination des liaisons terrestres entre les aéroports du sud de l'Ontario permettra d'offrir des liaisons aériennes plus pratiques et efficaces.
- Toutes les zones économiques régionales ont besoin de liaisons de transport en commun efficaces à destination et en provenance de Toronto Pearson.

Entrer dans l'avenir

Dans les principaux aéroports du monde, comme Heathrow à Londres et Schiphol à Amsterdam, plus de 35 % des voyageurs profitent des correspondances intégrées aux services de transport ferroviaire et en commun. À Toronto Pearson, même avec le succès de la liaison ferroviaire UP Express conduisant au centre-ville, à peine 13 pour cent environ des voyageurs à destination ou en provenance de l'aéroport (surtout des passagers et des employés de l'aéroport Pearson) ont recours à une forme de transport en commun. Ils se joignent plutôt aux autres conducteurs se disputant les routes les plus congestionnées en Amérique du Nord pour connaître quelques-uns des temps de déplacement les plus longs au monde. Cette situation ne s'améliorera pas, car plus de 2,5 millions d'habitants supplémentaires devraient s'installer dans notre région au cours de la prochaine décennie.

Le maintien de l'efficacité des activités de Toronto Pearson – et, plus important encore, de la productivité optimale de l'importante zone économique autour de notre aéroport – dépend d'une circulation rapide et fiable des personnes, qu'ils s'agissent de passagers ou de travailleurs locaux. L'aéroport Pearson joue également un rôle de plus en plus essentiel dans l'acheminement du fret à destination ou en provenance des quatre coins du monde.

L'effet réel de nos aspirations pour le transport en commun est le suivant : améliorer non seulement l'accès à notre aéroport, mais faciliter aussi les déplacements partout dans la région. Le dégagement des routes stimulera l'activité économique, facilitera l'accès aux emplois, réduira les émissions de carbone et améliorera la qualité de vie de millions de navetteurs et de nombreux gens d'affaires, touristes et autres visiteurs contribuant à la vitalité de notre région.

L'amélioration constante de la desserte est essentielle au statut de plaque tournante mondiale de Toronto Pearson. Nous avons non seulement la responsabilité de relier le Canada au monde, mais aussi de contribuer à l'efficacité et à l'intégration accrues des réseaux de transport de notre propre région en pleine expansion.

Accélérer l'innovation

La GTA favorise une culture de collaboration et de résolution de problèmes créatives, surtout en ayant recours à la technologie.

Nous repensons et adaptons constamment nos processus de gestion de la circulation des personnes, des aéronefs, des bagages et du fret à Toronto Pearson. Cette volonté de toujours garder un esprit novateur et de résoudre les problèmes avec rapidité et agilité s'est avérée particulièrement importante dans le contexte de la réponse à la COVID-19.

Quand nos partenaires ont commencé à réagir à la crise, nous sommes intervenus rapidement afin de les aider. Nous avons consulté nos compagnies aériennes ainsi que les détaillants, les restaurants et les autres fournisseurs de nos aéroports pour comprendre leurs besoins et étudier les mesures d'aide au cas par cas. Nous avons rapidement modifié certaines installations pour mieux soutenir les transporteurs. Nous avons, par exemple, réaménagé notre terrain d'aviation pour offrir des stationnements aux aéronefs d'Air Canada, de WestJet et d'autres compagnies aériennes.

Qui plus est, nous avons adopté de nouvelles stratégies pour protéger la santé des passagers et des employés de l'aéroport. De concert avec les organismes de sécurité et de contrôle frontalier, nous avons trouvé des manières de faciliter l'enregistrement, le contrôle et le passage aux douanes et à l'immigration, et ce, en toute sécurité. Nous avons accéléré le travail en cours sur la numérisation des passeports et les technologies biométriques afin de réduire les contacts inutiles. En améliorant la sécurité de Toronto Pearson dès aujourd'hui, nous favorisons une meilleure expérience pour les passagers de demain.

Découvrez les [derniers détails](#) de notre réponse à la COVID-19.

Partenaires de l'adaptation

Meilleures décisions concertées

Le partage des données et l'harmonisation des procédés avec les principaux partenaires de l'aéroport Pearson nous permettent d'accroître notre efficacité et d'offrir une meilleure expérience aux passagers.

Dans le cadre de la gestion des aspects complexes des activités côté piste de Toronto Pearson, nous mesurons constamment nos progrès par rapport à un objectif stratégique fondamental, soit le maintien d'une circulation sûre et constante des passagers, des bagages, des aéronefs et du fret. Au cours des deux dernières années, nous avons fait de grandes avancées. En collaboration avec quelques partenaires importants, nous sommes devenus le premier aéroport en Amérique du Nord à commencer la mise en œuvre de la prise de décisions en collaboration en milieu aéroportuaire (A-CDM). La création de liens entre ce qui n'était auparavant que des systèmes autonomes nous permet désormais de partager des données pertinentes en temps réel et de collaborer pour s'assurer que les passagers poursuivent leur route avec une fiabilité, une efficacité et un confort inégalés.

Le passage de l'aéroport Pearson vers l'A-CDM a commencé en 2016, dans le cadre d'une initiative conjointe lancée avec nos deux principaux transporteurs, Air Canada et WestJet, ainsi qu'avec NAV CANADA, qui est responsable du contrôle de la circulation aérienne à l'échelle nationale. D'importants fournisseurs de services côté piste, comme les services d'escale et la logistique de fret, se sont aussi joints au processus, tout comme les équipes de la GTAA responsables de la moindre chose, du dégivrage des aéronefs aux services offerts dans les aérogares. Notre objectif commun était limpide : trouver de meilleures façons de partager les renseignements et l'expertise nécessaires au bon fonctionnement de Toronto Pearson tout en optimisant le rendement. Deux aspects revêtaient un intérêt particulier, soit la réduction de la durée d'immobilisation au sol des aéronefs et l'amélioration des interventions en cas de conditions météorologiques exceptionnelles, comme des tempêtes hivernales.

Plate-forme pour l'avenir

La nouvelle technologie de l'A-CDM, que nous avons commencé à mettre en œuvre en 2018, rassemble sur une seule plate-forme des données concernant tous les aspects pertinents des activités côté piste, des activités des transporteurs et de la gestion de la circulation aérienne pour permettre une prise de décisions sûres et efficaces. Cette source commune de renseignements récents facilite les interventions rapides dans des conditions changeantes – et même l'anticipation de ces interventions – et favorise une meilleure coordination des actions de tous les acteurs. La combinaison de données provenant de diverses sources peut révéler des solutions qui sont contre-intuitives, comme des données indiquant qu'un aéronef en partance pourrait atteindre la piste plus rapidement s'il attend trois minutes de plus avant de s'éloigner de la porte d'embarquement.

Le modèle A-CDM adopté par de nombreux aéroports européens a pour but d'optimiser l'usage de l'espace aérien (une priorité régionale), mais notre approche vise à améliorer l'efficacité des opérations au sol par une meilleure coordination de nos équipes et un déploiement plus efficace des ressources, sans oublier le respect rigoureux des normes de sécurité et la réduction de notre bilan carbone collectif (voir Décisions durables). Nous adoptons une approche progressive, éprouvons des solutions et examinons les résultats pour nous assurer de produire les meilleurs résultats pour tous les partenaires. Pour l'avenir, nous continuerons de travailler ensemble pour explorer les avantages de l'A-CDM et son potentiel quant à l'amélioration des méthodes de travail entre nos organisations respectives et au sein même de ces organisations.

Décisions durables

La mise en œuvre de l'A-CDM en collaboration avec nos principaux transporteurs et d'autres partenaires nous permet d'observer des avantages tangibles quant aux répercussions de Toronto Pearson sur l'environnement. Une meilleure coordination des divers aspects des opérations au sol nous permet, par exemple, de réduire le temps de roulage au sol des aéronefs et d'éliminer le fonctionnement au ralenti inutile des aéronefs qui attendent d'accéder aux portes d'embarquement ou à l'installation de dégivrage. Ce travail réduit la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre, aidant ainsi tous les partenaires à réaliser des progrès tangibles vers l'atteinte de nos objectifs communs en matière de durabilité.

L'importance grandissante du fret

À Toronto Pearson, les services de fret ont connu une croissance constante au cours des dernières années et ils jouent un rôle primordial dans la réponse à la pandémie, puisque les transporteurs et les entreprises de logistique travaillent sans relâche pour livrer de l'équipement de protection individuelle et d'autres fournitures essentielles aux travailleurs de la santé sur la première ligne. Nous nous attendons à ce que le fret conserve sa grande importance durant la reprise économique à venir, car les entreprises connectées à l'échelle mondiale repensent les chaînes d'approvisionnement et expédient plus de produits par avion afin d'atteindre les marchés plus rapidement et éviter d'éventuelles perturbations.

Nous travaillons avec les transporteurs de fret sur de nouvelles solutions visant à transporter les biens plus efficacement. Quand Air Canada a commencé à convertir certains avions de passagers pour transporter plus de marchandises, l'équipe des systèmes de manutention des bagages de la GTAA lui a donné un coup de main en fournissant du matériel pouvant être adapté au chargement des marchandises. Nous envisageons aussi de construire une installation de traitement temporaire du fret supplémentaire pour nous en occuper plus efficacement.

En avril 2020, la GTAA et la Chambre de commerce de l'Ontario ont tenu une table ronde pour les entreprises et les organisations contribuant aux activités de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien. Lors de discussions avec Victor Fedeli, ministre du Développement économique, de la Création d'emplois et du Commerce de l'Ontario, les dirigeants ont fait connaître leurs points de vue sur la coordination des efforts et la fluidité de la circulation du fret au cours des prochains mois décisifs et tout au long de la longue reprise économique.

Soyons à l'heure!

Une collaboration sans pareil entre l'aéroport Pearson, NAV CANADA et nos principaux transporteurs démontre qu'une arrivée à l'heure prévue – et non à l'avance – comporte des avantages pour tous, même les passagers.

Notre aéroport est toujours ouvert, mais un petit nombre d'avions seulement décollent ou atterrissent entre 0 h 30 et 6 h 30. Nous fixons la limite chaque année, dans le cadre d'un « budget » destiné aux vols de nuit qui est établi par Transports Canada. De nombreux transporteurs synchronisent donc leurs premiers vols d'arrivée de la journée pour que l'atterrissage survienne peu après la fin de la restriction de nuit. De plus, certains vols de longue distance arrivent plus tôt que prévu s'ils réussissent à effectuer leurs trajets plus rapidement que ne l'indiquent leurs plans de vol officiels.

En tant que passagers, nous aimons tous arriver à destination avant l'heure prévue. De telles situations posent toutefois problème pour une plaque tournante aussi fréquentée que Toronto Pearson. Si aucune porte d'embarquement ne peut accueillir un avion arrivé en avance ou s'il n'y a pas d'équipe pour s'en occuper, il pourrait y avoir une attente au sol jusqu'à ce que l'aérogare devienne accessible. NAV CANADA, qui s'occupe du contrôle de la circulation aérienne, peut aussi mettre l'avion en attente et lui demander de « patienter » dans les airs pendant un certain temps avant l'atterrissage. Cette dernière option peut avoir des répercussions négatives sur les résidents touchés par le bruit des avions. Ces deux scénarios suscitent du mécontentement chez les passagers – et les transporteurs –, puisque le temps nécessaire à la préparation d'une arrivée imprévue ressemble naturellement à un retard. Ils ont également un coût pour l'environnement, puisque le fonctionnement au ralenti ou l'attente en vol supplémentaire augmente la consommation de carburant et les émissions de carbone.

Les arrivées en avance engendrent une autre complication. En effet, la réaffectation de portes d'embarquement à ces vols peut entraîner une diminution du nombre de portes consacrées aux vols réguliers à horaire fixe, nécessitant ainsi une réduction du trafic entrant à l'aéroport Pearson. Comme il est impossible de rediriger les vols de longue distance (sauf en cas de mauvais temps), NAV CANADA demande plutôt aux vols en provenance de villes voisines, comme Ottawa, de retarder leurs départs prévus. Une telle situation comporte des inconvénients pour les passagers, peut accroître le nombre de correspondances ratées et fait grimper notre bilan carbone puisque les avions tournent au ralenti dans d'autres aéroports en attendant que l'aéroport Pearson puisse les recevoir.

Ces problèmes se sont aggravés avec le temps. Toutefois, au cours de la dernière année, nous avons découvert une solution grâce à une collaboration sans précédent entre Toronto Pearson, nos principaux transporteurs et NAV CANADA.

Avantages d'une arrivée à l'heure prévue

Nous avons d'abord recensé les vols qui arrivaient régulièrement à l'avance; pour ce faire, nous avons besoin de données concrètes. Une équipe de la GTAA a rencontré des représentants de NAV CANADA et de nos deux principaux clients, Air Canada et WestJet (ainsi que leurs filiales). Après plusieurs échanges de renseignements et séances de travail, nous avons mis à l'essai l'initiative des arrivées matinales de Toronto Pearson en novembre 2018.

Pour avoir une idée plus claire de la tendance des arrivées en avance, fondée sur des éléments probants et non sur des hypothèses anecdotiques, les essais ont commencé par une comparaison détaillée des arrivées prévues et du temps réel en piste dans l'heure suivant 6 h 30. Le groupe a ensuite examiné les trajectoires des vols arrivés en avance. L'élément crucial de la planification de toutes les parties n'était pas l'heure d'atterrissage à l'aéroport Pearson, mais le moment où les aéronefs atteignaient l'un de cinq repères d'entrée de région terminale à partir desquels les contrôleurs de la circulation aérienne guident les aéronefs pour leur approche finale. Après avoir calculé l'heure d'arrivée optimale au-dessus d'un repère d'entrée de région terminale donné pour chaque vol d'arrivée, l'équipe peut fournir aux agents de régulation des vols des cibles précises à intégrer dans les plans de vol.

Les résultats ont été immédiats et spectaculaires. Les arrivées à l'heure ont augmenté de 20 % environ au cours du premier mois. Ce taux a atteint près de 30 % lorsque l'équipe a tenu compte de tous les vols arrivant dans les cinq minutes suivant l'heure prévue. L'effet initial a inévitablement diminué, mais les gains moyens se sont maintenus à des niveaux légèrement supérieurs à 10 % pendant la majeure partie des essais réalisés sur neuf mois. De plus, l'amélioration de la ponctualité s'est traduite par une meilleure expérience pour les passagers, car la manutention au sol, le traitement des bagages et la coordination des correspondances sont devenus plus fluides et plus efficaces. Les retards causés par les arrivées en avance ont pratiquement disparu, tant à l'aéroport Pearson que dans les aéroports régionaux desservis par notre plaque tournante. Il y a aussi eu des avantages sur le plan de la durabilité, soit l'élimination des circuits d'attente en vol a réduit le bruit au-dessus des collectivités avoisinantes, ainsi que l'économie de grandes quantités de carburant en raison des vols effectués à la vitesse requise pour arriver à l'heure prévue et la réduction du bilan carbone des compagnies aériennes.

Meilleure planification, meilleur service

La mise à l'essai de l'initiative des arrivées matinales a connu un tel succès qu'elle a rapidement été prolongée plus tard dans la matinée et bonifiée pour y inclure davantage de transporteurs. Des discussions sont en cours pour appliquer la même stratégie à la gestion d'autres aspects de la circulation à l'aéroport Pearson, comme la grande quantité de vols de longue distance en provenance de l'Europe qui arrivent en après-midi, surtout durant l'été. Par ailleurs, la composante essentielle du partage de données fait actuellement l'objet d'une transition, soit d'une feuille de calcul accessible à toutes les parties, au besoin, à des outils numériques en temps réel compatibles avec notre programme A-CDM.

L'élément fondamental de cette réussite est le nouveau niveau de collaboration au sein de la triade aérienne traditionnelle que sont les aéroports, les compagnies aériennes et le contrôle de la circulation aérienne. Ensemble, nous répondons mieux aux besoins de tous les intervenants – en commençant par les passagers – grâce à la transformation de notre modèle des arrivées pour qu'il délaisse le principe du « premier arrivé, premier servi » en faveur du modèle « meilleure planification, meilleur service » qui a démontré son efficacité.

Réinventer la vente au détail

L'innovation ne se limite pas seulement aux nouveaux processus et aux nouvelles technologies. Nous réinventons tous les aspects de l'expérience des passagers de Toronto Pearson, y compris le magasinage.

Les nombreux commerces de détail de l'aéroport Pearson offrent de tout, du whisky au baume à lèvres sans oublier les parapluies et les clés USB. Ils contribuent aussi considérablement aux produits commerciaux (non liés à l'aéronautique) qui ont d'ailleurs augmenté à un rythme supérieur à celui des produits totaux au cours des dix dernières années. En offrant une vaste gamme de commerces de détail, nous attirons plus de voyageurs qui dépensent plus d'argent dans nos aéroports, ce qui fait augmenter le bénéfice net que nous pouvons ensuite réinvestir dans l'amélioration de l'expérience des passagers et les services que nous offrons à nos transporteurs aériens sans jamais négliger notre engagement quant à la sûreté, à la sécurité, à la durabilité et au renforcement des collectivités.

La préservation du caractère intéressant et rafraîchissant de la vente au détail exige une innovation constante, et ce, non seulement dans le choix et la commercialisation des produits, mais aussi dans notre mode de collaboration avec les détaillants afin de créer la meilleure expérience de magasinage possible. Les ententes commerciales conclues par les aéroports avec les magasins, les restaurants et d'autres concessions s'appuyaient habituellement sur un modèle propriétaire-locataire. Plus le locataire générait de revenus, plus le propriétaire de l'aéroport tirait de produits du loyer et d'un pourcentage des ventes.

Cette approche simple a donné des résultats positifs pour les deux parties : l'augmentation des profits des magasins s'est traduite par une hausse des loyers. Elle ne tient toutefois pas compte des changements complexes que subit la vente au détail. Les clients accordent de plus en plus d'importance à la qualité du service, à la gamme de produits et à la conception du magasin, tout ce qui constitue l'expérience de magasinage. Pour répondre aux attentes, les détaillants doivent obtenir plus de renseignements sur leurs clients et les raisons pour lesquelles ils magasinent dans leur commerce.

Consciente de ces tendances changeantes, notre équipe des Services à la clientèle et aux aéroports a commencé à chercher des façons de collaborer plus efficacement avec les détaillants de l'aéroport Pearson pour atteindre des objectifs communs. Les conversations tenues à cette fin ont entraîné des transformations. Par exemple, en collaboration avec Dufry, qui exploite nos boutiques hors taxes, l'équipe de vente au détail de la GTAA a examiné des données montrant que certaines catégories de voyageurs correspondant à une proportion relativement faible du trafic passager pourraient en fait représenter un pourcentage beaucoup plus élevé des ventes hors taxes. Le fait de ne pas offrir davantage d'articles de luxe à ces consommateurs nous faisait rater une occasion pourtant démontrée.

À la lumière de ces renseignements et d'autres encore, nous avons considérablement agrandi nos boutiques hors taxes dans les deux aéroports et ajouté des boutiques de mode et de bijoux, ainsi qu'une gamme complète de parfums, de cosmétiques, de vins et de spiritueux. Il était également important de travailler en étroite collaboration avec Dufry sur tous les aspects, de la conception des magasins à l'optimisation du flux de clientèle.

La révision en profondeur de la structure de nos ententes commerciales avec les détaillants est à la base de cette collaboration et de bien d'autres, puisque nous mettons à l'avant-plan les préférences et les attentes des passagers. Il en résulte une expérience plus agréable à l'aéroport qui produit un effet mesurable sur le bilan. Nous ne considérons plus les détaillants comme de simples locataires qui cherchent à maximiser les ventes et à produire des rendements stables pour Toronto Pearson. Nous investissons tous dans l'amélioration des services offerts aux clients les plus précieux des détaillants et nous profitons tous de la hausse des revenus qui en découle.

L'équipe de direction de l'aéroport Pearson a mené l'industrie aéroportuaire à tisser des liens avec les hauts dirigeants des marques les plus connues dans le monde. Ces efforts ont porté leurs fruits, car nous avons noté une croissance constante des ventes et des revenus. Peu importe les défis à venir, nous continuerons d'investir de manière à accroître la gamme de commerce de détail, ce qui comprend la restauration et d'autres commodités, car nous savons que la croissance des revenus commerciaux constitue un aspect essentiel de la viabilité financière de Toronto Pearson pour l'avenir.

Prix de la qualité du service aéroportuaire de 2019

Pour la troisième année consécutive, Toronto Pearson s'est classé au premier rang nord-américain du sondage mené en 2019 par le Conseil international des aéroports sur la satisfaction relative à la qualité du service aéroportuaire. Notre note de 4,48 est le résultat le plus élevé parmi tous les grands aéroports offrant des services à plus de 40 millions de personnes par année, et il s'agit d'une mesure concrète de notre engagement envers les services aux passagers que reflètent notre premier sondage mené auprès des effectifs de l'aéroport et la croissance soutenue du mouvement *Je suis Toronto Pearson*.

En parfait contrôle

L'aéroport Pearson est l'un des meilleurs aéroports nord-américains au chapitre de l'efficacité du contrôle de sécurité. Nous travaillons avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) pour nous améliorer davantage et garantir ainsi la sécurité de nos passagers.

En 2019, quelque 20,8 millions de passagers en partance ont fait l'objet d'un contrôle de sécurité à Toronto Pearson, soit une augmentation de 1 % par rapport à l'année précédente (un résultat proportionnel à la croissance globale du trafic passagers). Le flux constant de passagers est facilité par nos relations de travail étroites avec l'ACSTA, une collaboration qui s'est améliorée au cours des dernières années.

En 2017, nous avons instauré un processus de contrôle amélioré appelé « ACSTA Plus » dans la zone des départs vers les États-Unis de l'aérogare 1. Ce nouveau système, qui intègre des technologies visant à automatiser la validation des cartes d'embarquement, permet à de nombreux passagers de remplir leur panier et de le soumettre à l'inspection en même temps. Il fait appel à une conception centrée sur la personne qui prévoit, par exemple, l'aménagement d'un plus grand espace à la fin du processus pour permettre aux passagers de récupérer et de ranger leurs choses sans se sentir bousculés.

ACSTA Plus a été mis en œuvre dans l'aérogare 3 au début de 2018, puis a été introduit progressivement dans les zones intérieures et internationales de l'aérogare 1 pendant le reste de l'année et au début de 2019. Nos lignes améliorées de contrôle de sécurité figurent désormais parmi les plus efficaces en Amérique du Nord, car cette méthode permet de traiter plus du double des passagers que les solutions antérieures. Au cours de la dernière année, un peu plus de 95 % des passagers ont connu un temps de contrôle moyen inférieur à 15 minutes, soit une amélioration de près de trois points de pourcentage comparativement à 2018.

Ce rendement accru, salué par les passagers et les compagnies aériennes, témoigne de la valeur du partenariat. La GTAA continue de contribuer à l'agrandissement et à l'amélioration des installations de sécurité, et nos experts en sécurité et en TI travaillent avec leurs homologues de l'ACSTA sur tous les aspects possibles, du contrôle des voyageurs américains fiables aux dernières technologies de reconnaissance faciale et de biométrie. Nous travaillons aussi avec Transports Canada et l'industrie aérienne pour faire progresser les discussions sur l'avenir de l'autorité canadienne de contrôle de la sécurité dans les aéroports.

Repenser la manipulation des bagages

Nous aidons des millions de passagers à se déplacer rapidement et rondement dans notre aéroport, mais nous devons aussi veiller à ce que leurs bagages se trouvent toujours au bon endroit.

Dans le cadre de l'initiative d'amélioration continue à long terme appelée « Baggage 2025 » et des travaux d'amélioration du mouvement des bagages qui en découlent et qui ont été réalisés au cours de la dernière année, nous avons encore une fois coordonné les efforts concertés de nombreux acteurs : les compagnies aériennes Air Canada, WestJet, Delta et American Airlines, qui gèrent elles-mêmes la manutention des bagages; quatre entreprises indépendantes, qui offrent des services contractuels de manutention des bagages à d'autres compagnies aériennes; et nos propres équipes de la GTAA des Services d'aviation, des Services techniques et de la TI. Nous avons aussi collaboré étroitement avec les organismes gouvernementaux responsables de la sécurité, des douanes et du contrôle frontalier, soit l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et le Bureau des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (USCBP).

Cette grande collaboration continue d'accroître considérablement la rapidité, l'exactitude et la fiabilité du processus, comme en témoignent les mesures de progrès de 2019 :

- une réduction de 30 % des problèmes liés aux bagages;
- une réduction de 40 % des plaintes formulées par des passagers qui arrivent au sujet des bagages;
- une réduction de 97 % du temps de panne des systèmes de traitement informatique des bagages.

Nous travaillons en étroite collaboration avec tous nos partenaires, et surtout nos deux principaux transporteurs canadiens, Air Canada et WestJet, et nous ne cessons jamais de créer et d'éprouver des solutions, de redéfinir les responsabilités, d'élaborer des pratiques exemplaires et de planifier ensemble les futurs besoins, et ce, dans le seul but de respecter une promesse simple : « Chaque bagage pour chaque passager ».

Stimuler l'innovation

Pour concrétiser notre vision de Toronto Pearson, nous favorisons une culture d'innovation concertée en donnant aux dirigeants les moyens nécessaires pour promouvoir la pensée créative.

L'amélioration et l'innovation sont les deux grands objectifs des programmes de formation et de perfectionnement du leadership de la GTAA. Voilà pourquoi nous avons développé un partenariat avec l'Ivey Academy de l'Université Western au cours des trois dernières années pour offrir un programme personnalisé de perfectionnement en gestion supérieure. À la fin de 2019, quatre cohortes comptant jusqu'à 25 dirigeants chacune avaient terminé le programme de neuf jours. Le programme commence par une

demi-journée consacrée à la pensée conceptuelle, une méthode d'innovation utilisée à grande échelle. Les séances d'apprentissage sont animées par des membres spécialement formés de notre propre équipe des ressources humaines. Les participants sont ensuite affectés à des équipes de projet interfonctionnelles et invités à recourir aux compétences et aux outils nouvellement acquis pour résoudre de véritables problèmes de la GTAA.

Plusieurs de ces projets novateurs ont été mis en œuvre à Toronto Pearson et ont produit des résultats positifs, comme l'amélioration de la sécurité sur les aires de trafic et de l'expérience des passagers, la réduction de la consommation de papier et l'accentuation de la collaboration entre les aéroports régionaux.

Chacun de ces projets est important en soi, mais notre engagement quant à la formation de hauts dirigeants capables d'innover et heureux de le faire l'est tout autant. L'exemple que donnent ces hauts dirigeants est essentiel à l'instauration du changement culturel requis pour faire progresser notre organisation.

Nous voulons remercier l'Académie...

Notre partenariat novateur avec le Collège Seneca, appelé « Pearson Aviation Academy », prend de l'ampleur et suscite de l'intérêt dans l'industrie. Lancé officiellement au début de 2019, le programme veille à l'uniformité de la formation sur les activités aéroportuaires et permet à tous les membres de la GTAA de s'élever dans la hiérarchie de leur secteur actuel ou de se joindre à d'autres groupes d'opérations. Le programme à trois volets améliore progressivement les connaissances, les compétences propres à des fonctions ainsi que les compétences générales en matière de communication et de leadership qui sont toutes nécessaires à l'exploitation efficace d'un aéroport.

À la fin de l'exercice, 76 gestionnaires de nos quatre groupes d'opérations avaient terminé le premier niveau du programme; la demande est telle que nous avons dû embaucher un formateur à temps plein. Nous avons déjà commencé à concevoir et à éprouver un programme personnalisé pour le niveau suivant en ciblant des groupes prioritaires. Nous continuerons d'élaborer et de mettre à l'essai le programme complet de concert avec le Collège Seneca jusqu'en 2024, à mesure que les différents groupes termineront chaque niveau. L'initiative a également suscité l'intérêt des dirigeants des ressources humaines de plusieurs autres aéroports canadiens, qui se sont d'ailleurs réunis à la GTAA à la fin de 2019 pour discuter du succès de l'Académie et de la forme que pourrait prendre leur participation.

En 2019, la GTAA a versé l'équivalent de 1 pour cent des produits nets à notre Fonds d'innovation pour des projets de recherche concertée, des projets pilotes de validation de principe et la mise à l'essai de nouveaux systèmes et processus. Il s'agissait d'un investissement prévu d'un peu plus de 1,3 million de dollars.

Créer de la valeur grâce à la technologie

Nous avons ajouté des systèmes et des outils numériques dans tous les secteurs d'activités de l'aéroport Pearson. Nous nous efforçons maintenant de les faire communiquer et travailler ensemble.

À Toronto Pearson, nous recueillons jour et nuit de grandes quantités de données pour garantir la circulation des aéronefs, des passagers et des bagages de la manière la plus sûre et la plus fluide qui soit. La quantité de renseignements qui parcourent notre aéroport à chaque instant et leur caractère diversifié sont stupéfiants. Ces renseignements concernent les activités aériennes en partance, en provenance ou autour de l'aéroport; l'efficacité des processus d'enregistrement et de sécurité; l'attribution des portes d'embarquement et des équipes et de l'équipement de soutien requis; les diverses étapes d'entretien des aéronefs, du commissariat de bord et du traitement des bagages; et même les programmes d'entretien de nos escaliers mécaniques et trottoirs roulants. De plus, chaque nouvelle percée technologique ne fait qu'augmenter la portée et la granularité des données.

Comme toute entreprise complexe, le défi de Toronto Pearson consiste à exploiter la richesse de ces renseignements, à en extraire les points de données les plus pertinents pour obtenir une vue d'ensemble exhaustive et à en dégager les idées dont nous avons besoin pour gérer nos activités de manière sûre, efficace et rentable.

Jeter les bases

Au cours des cinq dernières années, l'équipe de TI de la GTAA a mis en place les composantes de base pour mieux intégrer les données et les systèmes de notre aéroport. Chaque composante est conçue pour maximiser la valeur opérationnelle et libérer des produits des activités ordinaires afin de les réinvestir dans d'autres innovations. Voici un aperçu de nos réalisations (voir le diagramme) qui sont présentées de manière ascendante :

- *Réseau et infrastructure* : Nous avons restructuré l'architecture de nos systèmes et les technologies sous-jacentes pour répondre aux besoins sans cesse grandissants de données de l'aéroport Pearson. Il en résulte un réseau beaucoup plus robuste, 40 fois plus rapide et offrant une grande redondance pour garantir la stabilité et la fiabilité du service. Les interruptions importantes ont diminué de 85 % de 2016 à 2019.
- *Gestion des données organisationnelles* : Cette couche facilite l'organisation des données et leur transmission aux utilisateurs de façon plus cohérente et pratique. Nos gestionnaires peuvent désormais accéder à des renseignements en temps réel sur tous les aspects des activités aéroportuaires, soit de la circulation des passagers, des bagages et des aéronefs aux demandes de stationnement et aux produits tirés des commerces de détail ou des restaurants.
- *Système de gestion des ressources (SGR)* : Cet ensemble d'outils permet de surveiller et d'optimiser en douceur et minute par minute les ressources de nos installations, qu'il s'agisse d'attribuer des vols à des portes d'embarquement, des comptoirs d'enregistrement à des compagnies aériennes ou des bagages à des aéronefs.

- *Prise de décision en collaboration en milieu aéroportuaire (A-CDM)* : Comme il est décrit ailleurs dans le présent rapport, nous collaborons avec NAV CANADA, nos principaux transporteurs et d'autres partenaires sur une plate-forme qui intègre des données sur les opérations côté piste, les activités des aéronefs et la gestion du trafic aérien pour permettre une prise de décision sûre et efficace qui améliore l'efficacité et les services aux passagers.
- *Système de gestion des actifs (SGA)* : Les activités quotidiennes de l'aéroport Pearson dépendent d'un large éventail d'outils et de services technologiques. Par exemple, il faut près de 2 000 pièces d'équipement pour permettre l'enregistrement des compagnies aériennes. Le SGA fournit des renseignements en temps réel sur l'état de chaque actif, des passerelles des aéronefs aux séchoirs à mains des toilettes, et intègre un système pour la déclaration à distance des besoins d'entretien (voir page suivante).

Toutes ces composantes soutiennent un vaste ensemble qui résume nos futurs objectifs en une seule phrase : une gestion aéroportuaire globale. Forts de capacités de surveillance et de contrôle sans précédent, nous sommes maintenant en mesure d'élaborer notre stratégie technologique pour les cinq prochaines années et les suivantes. En outre, nous sommes mieux préparés aux changements soudains du contexte opérationnel, ce qui comprend le nombre d'utilisateurs travaillant à distance, comme nous l'avons vu pendant la pandémie de la COVID-19.

L'écosystème de l'innovation

La feuille de route de la TI 2020-2024 de Toronto Pearson prévoit la mise en œuvre de diverses technologies novatrices que notre positionnement avantageux nous permet désormais d'exploiter plus efficacement. Qu'il soit question d'analyse prévisionnelle pour améliorer l'expérience des passagers, de simplification des processus opérationnels à l'aide de l'intelligence artificielle ou de surveillance des déplacements du matériel grâce à l'Internet des objets, nous étudions tous les moyens possibles et imaginables pour accroître la qualité et l'efficacité des services tout en respectant les normes de sécurité les plus strictes et en produisant de la valeur dans tous les secteurs de l'organisation.

Ce cheminement novateur exige un investissement continu dans nos propres capacités, qu'il s'agisse de l'exploration de la technologie des chaînes de blocs pour le suivi des bagages ou de l'automatisation des processus robotisés pour simplifier les transactions courantes des fournisseurs. Toutefois, l'autre élément crucial de notre succès à venir est le partenariat.

La prise de décisions en collaboration en milieu aéroportuaire (A-CDM), par exemple, dépend d'une étroite coordination entre la GTAA, NAV Canada, les compagnies aériennes et d'autres intervenants importants. De même, l'analyse du potentiel du contrôle biométrique demande à l'équipe des technologies de la GTAA de collaborer avec les spécialistes de nos organismes de sécurité et de protection des frontières. Nous devons être en mesure de relier des systèmes complexes et de partager des données en toute sécurité entre les principaux partenaires pour atteindre nos objectifs communs.

Par ailleurs, l'exploitation de la pleine valeur de l'innovation entraîne une libération de nos ressources technologiques par le transfert de certains processus quotidiens à des fournisseurs externes. Notre entente pluriannuelle conclue dernièrement avec Wipro, l'une des plus grandes entreprises de services de TI au monde, s'appuie sur un nouveau modèle de partenariat. Contrairement aux fournisseurs traditionnels qui facturent simplement les services utilisés, Wipro est récompensé pour l'aide qu'il nous apporte dans l'atteinte de cibles précises à mesure que nous faisons croître la valeur opérationnelle. Chacune des deux organisations a le succès de l'autre à cœur et s'appuie sur des valeurs communes en matière de durabilité et de responsabilité sociale.

La puissance des partenariats technologiques s'étend aussi à d'autres aéroports. À titre d'exemple, nous avons collaboré avec Aéroports de Montréal pour acheter des bornes d'enregistrement et nous explorons d'autres possibilités visant à partager des services ou à coordonner nos efforts dans des domaines comme la sécurité. À plus grande échelle, nous nous sommes engagés à aider à la mise sur pied d'un forum conjoint sur l'innovation pour les aéroports canadiens dans le cadre d'un vaste écosystème d'innovation regroupant des partenaires commerciaux, les gouvernements et les collectivités.

Comme pour tous les autres aspects de Toronto Pearson, l'effet de notre investissement dans l'innovation est accentué par le nombre de partenaires qui travaillent de concert avec nous pour changer les choses.

Résoudre les problèmes à la volée

Auparavant, les employés de l'aéroport Pearson qui décelaient un problème d'entretien, comme le mauvais fonctionnement d'une borne d'enregistrement, devaient communiquer avec un service de dépannage central, où un employé de soutien devait alors ouvrir une fiche de réparation et demander à quelqu'un de résoudre le problème. Aujourd'hui, il suffit de pointer son téléphone intelligent à la source du problème et de cocher quelques cases pour passer à d'autres choses.

Nous avons apposé des étiquettes à des milliers de pièces d'équipement partout dans l'aéroport. Ces étiquettes utilisent la communication en champ proche (CCP) pour transmettre des données à l'aide de n'importe quel appareil mobile. Aucune application n'est requise. Il suffit de numériser l'étiquette voulue (qui possède aussi un code QR pour les téléphones incompatibles avec la CCP) pour transmettre instantanément tous les renseignements pertinents (type d'équipement, emplacement, registre d'entretien) à un système qui génère un bon de service automatisé.

Le service de dépannage recevait auparavant plus de 6 000 alertes de service par mois. À la suite du déploiement du nouveau système en 2019 et d'efforts de sensibilisation se limitant seulement à du bouche-à-oreille au départ, le nombre d'appels a diminué de moitié au cours du premier mois. Cette tendance s'est maintenue pendant le reste de l'année, ce qui a permis au personnel de l'aéroport et des compagnies aériennes d'économiser environ 250 000 minutes.

GRI : 102-9.

Concilier les responsabilités

Nous tenons compte des facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance dans tous les aspects des activités commerciales et de la prise de décisions de la GTAA. L'adoption de cette perspective sera encore plus pertinente pour la suite des choses, car les répercussions de la pandémie de COVID-19 nous obligent à atteindre un juste équilibre entre la santé et la sécurité publique, l'efficacité opérationnelle et la responsabilité sociale.

La reprise sera longue, surtout dans le secteur des voyages et du tourisme. Nous travaillons déjà avec nos partenaires sur tous les aspects de ce défi, tout en suivant le rythme de l'évolution des mesures réglementaires et économiques. Nous examinons aussi de nouveaux processus et de nouvelles technologies pour garantir une expérience aéroportuaire sûre et tributaire de la question sanitaire afin de renforcer la confiance des passagers qui recommenceront à prendre l'avion. De tels efforts exigent une capacité d'adaptation fondée sur la résilience, capacité qui touche au cœur même de la raison d'être de Toronto Pearson en tant qu'élément essentiel de l'infrastructure canadienne, conçue pour l'endurance et la longévité.

Nos stratégies visent à préserver la souplesse et la sensibilité de notre aéroport tout en respectant les normes les plus strictes en matière de sécurité et de gestion des risques. Pour l'avenir, nous nous engageons à soutenir nos transporteurs pour leur permettre de renforcer leurs capacités et de renouer avec le monde. La reprise du transport aérien à l'échelle mondiale se traduira par une hausse de l'emploi, de la croissance et de la prospérité dans les économies locales et nationales. Parallèlement, nous continuerons de chercher des manières d'en faire plus, dans le cadre de nos propres activités ou en collaboration avec nos partenaires et nos collectivités, pour relever l'urgent défi que posent les changements climatiques. Toronto Pearson se transforme pour servir un monde qui a considérablement changé, et nos stratégies doivent satisfaire aux exigences de la durabilité.

Découvrez les [derniers détails](#) de notre réponse à la COVID-19.

Partenaires de la durabilité

En lieu sûr

Le maintien de la sécurité et de la sûreté est prioritaire pour les employeurs et les employés de Toronto Pearson, alors que nous nous efforçons tous de concrétiser notre vision commune d'un milieu de travail sans lésions.

Toronto Pearson innove constamment et partage des pratiques exemplaires visant à assurer la sécurité des passagers et des employés. Nous sommes différents de la plupart des aéroports, car nous incluons dans nos rapports réguliers les résultats concernant la sécurité de tous les travailleurs; nous ne nous limitons pas seulement à la sécurité des employés de la GTAA. Chaque année, l'indice de sécurité de Toronto Pearson (ISTP) surveille le rendement lié aux lésions avec interruption de travail qui sont signalées à la GTAA par quelque 80 employeurs. Nous continuons de surveiller étroitement les données sur la sécurité de nos propres employés, mais l'ISTP est la mesure qui compte le plus pour nous tous à Toronto Pearson, parce que nous voulons que tous ceux qui travaillent ici rentrent chez eux sains et saufs à la fin de chaque quart de travail. Qui plus est, l'ISTP incite plusieurs employeurs à participer à l'amélioration de la sécurité.

Il y a fréquemment des forums et des rencontres sur la sécurité au sein de la communauté de l'aéroport Pearson, car nous réunissons des dirigeants et des professionnels de la santé et de la sécurité pour discuter des défis actuels et trouver des solutions. Le Forum sur la sécurité pour les dirigeants de Toronto Pearson, qui rassemble les dirigeants des 16 employeurs les plus importants à l'aéroport, est devenu un événement trimestriel en 2019. Les discussions qui en découlent permettent de mieux coordonner les communications sur la sécurité et de les rendre plus efficaces pour des problèmes concernant l'ensemble des employés de l'aéroport.

Le Conseil des travailleurs a tenu sa première réunion en janvier 2019, et des représentants de chaque syndicat de Toronto Pearson y ont assisté. Lors de la première séance, chaque groupe a présenté ses principaux intérêts en matière de sécurité. Les trois intérêts les plus importants sont la sécurité routière sur les pistes, l'amélioration des communications sur la sécurité ainsi que la nécessaire sensibilisation à des sujets tels que les opérations hivernales, la préparation en cas d'urgence et l'obtention d'un permis d'exploitation de véhicules côté piste. La GTAA et ses syndicats se sont engagés à examiner ces sujets tout au long de l'année.

En réponse à tous ces commentaires pertinents, les équipes de la sécurité et des communications de la GTAA ont mené un exercice de réflexion conceptuelle pour trouver des solutions novatrices permettant d'améliorer les pratiques de communication existantes. Il en est résulté la mise en place de nouveaux documents et affiches de sécurité dans l'ensemble de l'aéroport et la publication de messages cohérents sur le rôle crucial de la sécurité dans tous les emplois.

Prévention des blessures fondée sur des données

Depuis des années, nous recueillons des données sur les blessures auprès des employeurs associés à l'indice de sécurité de Toronto Pearson (ISTP), ce qui nous aide à cerner des tendances et à concentrer les efforts pour garantir la sécurité dans notre aéroport. La préparation des rapports se faisait habituellement par courriel ou au moyen d'une application de sondage en ligne. En 2019, nous avons lancé une nouvelle plate-forme de signalement des lésions appelée « Trendz ». Cette plate-forme crée des « cartes des risques » pour montrer les zones où les blessures surviennent plus fréquemment. Ces cartes conviviales recensent même les incidents en fonction du type de lésion ou de la partie du corps touchée. Ces données nous permettront d'améliorer nos pratiques de travail sûres et d'élaborer des programmes de prévention plus ciblés.

Protéger la santé et la sécurité de tous à l'aéroport Pearson

Quand l'ampleur et l'intensité de la pandémie sont devenues manifestes, nous nous sommes d'abord assurés de garantir la santé et le bien-être des passagers et des employés de l'aéroport, tout en consultant l'ensemble de nos partenaires et en transmettant des renseignements au public. Avec l'aide de Transports Canada, de l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC) et de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), les entreprises et les organisations de l'aéroport Pearson ont uni leurs forces pour mettre en œuvre les protocoles de santé, renforcer les mesures de sécurité et gérer le plus grand rapatriement de Canadiens de l'histoire du pays.

En plus de diffuser les mises à jour de santé publique et des règlements concernant les voyageurs, les employés de l'aéroport et d'autres intervenants, par l'entremise du site Web de Toronto Pearson et des médias sociaux et d'information, nous avons rapidement mis en œuvre et favorisé une vaste gamme de mesures de protection, dont les suivantes :

- l'installation de stations de désinfection des mains supplémentaires aux principaux points d'accès des aéroports et à d'autres endroits comportant des risques de contacts plus élevés;
- la désinfection accrue des toilettes des aéroports;
- la désinfection fréquente des comptoirs de traitement des passagers, des escaliers mécaniques, des trottoirs roulants, des rampes, des poignées de chariot à bagages et d'autres surfaces dures;
- l'ajout d'heures de travail pour le personnel d'entretien;
- l'installation d'affiches et d'annonces dans les aéroports pour rappeler aux passagers de respecter l'éloignement physique dans la salle des bagages et d'autres zones fréquentées de nos aéroports;
- l'organisation et l'espacement des files d'attente de la salle des douanes américaines pour éviter la formation de regroupements;
- le maintien de certains vols à l'arrivée sur l'aire de trafic ou à la porte d'embarquement pendant une courte période pour gérer la circulation des passagers;
- le soutien des nombreuses infirmières supplémentaires de l'ASPC et le personnel de l'ASFC dans nos aéroports lors d'interventions liées à la COVID-19.

Réduire notre bilan carbone

La GTAA participe activement aux efforts de l'industrie et de la région pour lutter contre les changements climatiques depuis le dépôt de notre politique de gestion des gaz à effet de serre en 2010. Ce travail s'intensifie.

Il y a dix ans, nous nous sommes engagés à réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre (par rapport au niveau de référence de 2006) d'ici 2020. À la fin de 2019, nous avons largement dépassé cet objectif et réduit notre bilan carbone de près de moitié. Nous sommes fiers des premiers progrès réalisés par la communauté de Toronto Pearson, notamment en raison de l'élimination des centrales thermiques au charbon. Nous voyons quotidiennement de nouvelles preuves des graves effets des changements climatiques; il ne fait donc aucun doute que nous devons maintenir l'élan amorcé.

Dans notre dernier plan sur la durabilité, nous indiquons comment nous pouvons contribuer au respect de l'engagement pris par les gouvernements, les collectivités, les entreprises et les organisations du monde entier en faveur d'une forte réduction des émissions de carbone. Les histoires qui suivent illustrent la portée et l'incidence des efforts que nous avons déployés jusqu'à maintenant.

Indice de carbone de niveau 3

Toronto Pearson participe au programme d'accréditation carbone des aéroports (ACA), qui propose un cadre commun pour la gestion active du carbone dans les aéroports du monde entier. Nous avons atteint le niveau 3 pour la première fois en 2016 et nous avons conservé cette certification depuis. Pour obtenir la certification correspondant à ce niveau, nous devons mesurer le bilan carbone de nos activités, fixer et atteindre des cibles de réduction et faire participer des tiers à nos efforts. À ce jour, seulement deux aéroports nord-américains sont passés du niveau 3 au niveau le plus élevé : 3+ ou neutralité carbone.

Le monde met de plus en plus l'accent sur les émissions de carbone nettes nulles – qui, contrairement à la neutralité carbone, ne permettent pas de compenser les émissions par l'achat de crédits de carbone –, ce qui entraîne aussi une transformation du programme d'ACA. La GTAA fait partie d'un groupe de travail de l'ACA qui élabore de nouvelles initiatives, comme une éventuelle certification de niveau 4 exigeant des réductions plus importantes des émissions directes des installations aéroportuaires.

Toronto Pearson est l'une des rares plaques tournantes nord-américaines à participer à un forum régulier du Conseil international des aéroports concernant l'établissement de cibles de réduction des émissions pour les aéroports.

Réduction des émissions

Depuis que nous nous sommes lancés dans la lutte contre les changements climatiques il y a plus de dix ans, les projets d'immobilisations visant à réduire la consommation d'énergie et les émissions de carbone qui en découlent font partie intégrante des plans annuels de Toronto Pearson. Les gains les plus importants sont encore réalisés par deux initiatives, soit le remplacement de l'éclairage fluorescent par des diodes électroluminescentes (DEL) écoénergétiques dans nos immeubles et la mise à niveau des systèmes de chauffage, de ventilation et de conditionnement d'air (CVCA) de l'aéroport pour rendre leur fonctionnement plus efficace. Les projets d'éclairage et de CVCA mis en œuvre dans les aérogares 1 et 3 en 2019 permettront d'économiser plus de 4,1 millions de kilowatts par année.

L'électrification de notre parc de véhicules contribue également à réduire les émissions. Il y a actuellement 32 bornes de recharge pour véhicules électriques à Toronto Pearson. Elles sont mises à la disposition des employés de l'aéroport et du public gratuitement. Ces bornes s'ajoutent à un réseau plus vaste de 137 bornes de recharge (l'installation de 22 bornes supplémentaires est presque terminée) qui sont utilisées par les remorques à bagages électriques et d'autres véhicules de service dans le cadre de nos opérations côté piste. Depuis l'installation des bornes de recharge publiques, le nombre d'utilisateurs uniques est passé de 169 en avril 2017 à environ 800 à la fin de 2019.

Nous avons introduit deux bus-navettes électriques pour les passagers en 2019 et nous prévoyons en ajouter trois autres à mesure que seront mis hors service les véhicules à essence existants. Grâce à une subvention de 491 000 \$ de Ressources naturelles Canada, nous mettons également à l'essai un centre de recharge rapide novateur pour ces bus-navettes. Le projet permettra de cerner les stratégies et les obstacles de l'adoption d'autobus électriques, offrant ainsi un modèle pour tous les aéroports du pays.

« Les investissements dans les véhicules électriques permettent au Canada de réduire la pollution, de lutter contre les changements climatiques et de veiller à la qualité de l'air de manière concrète et efficace. La population canadienne souhaite contribuer à la lutte contre les changements climatiques en voyageant plus efficacement. »

L'honorable Catherine McKenna, ancienne ministre de l'Environnement et du Changement climatique, lors de l'annonce d'une aide du gouvernement fédéral pour l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques à Toronto Pearson le 29 juillet 2019

Émissions annuelles totales d'équivalent CO₂ (tonnes)



Intensité d'équivalent CO₂ (kilogrammes par passager)



* Le total indiqué dans notre rapport annuel 2018 était une estimation; les données exactes n'étaient pas disponibles au moment de la publication. Le résultat présenté ici a été mis à jour en fonction des émissions réelles d'équivalent CO₂ de 2018.

** Les émissions d'équivalent CO₂ en 2019 ont été nettement inférieures à celles des années précédentes du fait du temps d'arrêt prévu de la centrale de cogénération de Toronto Pearson. Nous ne prévoyons pas le maintien de réductions semblables dès le retour à la capacité normale de fonctionnement de la centrale.

Ensemble dans la lutte contre les changements climatiques

La lutte contre les effets négatifs des changements climatiques exige la prise de mesures sur de nombreux fronts. Chaque fois que nous le pouvons, nous faisons participer les employés, les partenaires commerciaux, les municipalités locales et les membres de la collectivité à nos efforts. Par exemple, pour inciter un plus grand nombre de travailleurs de Toronto Pearson à utiliser le transport en commun, nous finançons un projet pilote novateur concernant les tarifs de Réseau GO. Les employés qui choisissent les autobus ou les trains du Réseau Go pour leurs déplacements quotidiens peuvent économiser 50 % sur le tarif régulier.

En 2018, nous avons célébré le dixième anniversaire de l'initiative « Partners in Project Green » en plantant assez d'arbres et d'arbustes indigènes dans les collectivités locales pour compenser la consommation annuelle de papier de la GTAA – et favoriser ainsi l'atténuation des changements climatiques. La campagne a connu un tel succès que nous avons décidé de la tenir à nouveau en 2019. Non seulement la plantation d'arbres est-elle importante pour l'environnement, mais il s'agit aussi d'une excellente manière d'interagir avec nos employés et nos voisins. Nous avons organisé deux activités de plantation d'arbres au printemps pour les employés de la GTAA et leurs familles, et deux autres à l'automne pour les écoles locales. Au total, plus de 400 bénévoles ont planté 830 arbres et arbustes, ce qui a permis de compenser notre consommation totale de plus de 2,18 millions de feuilles de papier au cours de l'année précédente.

Protéger notre planète

Nous adaptons notre future planification durable en fonction de l'urgence croissante des changements climatiques, et voici quelques-uns des efforts que nous déployons constamment pour protéger l'environnement.

Nous avons promis d'atténuer et de réduire au minimum notre incidence environnementale; il s'agit là de l'un des fondements de notre mission que nous remplissons depuis le début de la gestion et de l'exploitation de Toronto Pearson par la GTAA en 1996. L'une des dispositions du bail foncier conclu avec le gouvernement fédéral nous demande de mettre en place un plan de gestion environnementale. Nous avons donc mis en place un système de gestion environnementale (SGE) dont la conformité à la norme mondiale ISO 14000 a été certifiée en 1999. Le SGE demeure l'un des sept systèmes de gestion de base qui sous-tendent nos activités et qui sont soutenus par des évaluations annuelles des incidences et des risques pour l'environnement.

Au cours des dernières années, Toronto Pearson a joué un rôle de premier plan dans le secteur de l'aviation afin de reconnaître le caractère essentiel de la prise de mesures pour lutter contre les changements climatiques. Nous avons réorienté nos efforts pour déterminer les autres mesures que nous pourrions prendre, en tant que plaque tournante des transports et moteur des économies régionales et nationales, pour tirer parti des efforts consacrés par nos intervenants à la recherche de solutions.

L'équipe de direction de la GTAA élabore actuellement un plan de durabilité complet qui s'appuie sur les bases de notre SGE et des initiatives connexes réalisées au cours de dix dernières années. En mettant davantage l'accent sur l'environnement dans notre stratégie organisationnelle globale, nous établissons une vaste gamme de mesures qui nous permettront de nous attaquer aux répercussions possibles des activités aériennes à Toronto Pearson.

Voici quelques-unes des initiatives de durabilité que nous avons réalisées 2019 au sein de la GTAA et en partenariat avec d'autres intervenants.

Gestion des déchets

À Toronto Pearson, la gestion efficace des déchets constitue à la fois un objectif essentiel et un processus complexe en raison des milliers de passagers qui y viennent, qui en partent ou qui y transitent. Certains aspects de ce processus sont régis par des règlements stricts. Nous souhaitons donc satisfaire aux exigences de conformité, mais nous voulons aussi favoriser la réduction, la réutilisation ou le recyclage des déchets dans la mesure du possible.

Nous avons atteint un taux de réacheminement des déchets de 72 % en 2019, comparativement à 45 % en 2008. Ce résultat exclut les déchets des aéronefs qui se posent à l'aéroport, puisqu'ils sont considérés comme des déchets d'origine internationale qu'il faut incinérer conformément aux règlements fédéraux pour éliminer les risques de propagation de maladies ou d'autres menaces pour la faune, la flore et les entreprises agroalimentaires du Canada.

Au cours de la dernière année, nous avons mis à l'essai une initiative de recyclage des déchets domestiques avec l'aide d'Air Canada et l'autorisation de l'Agence canadienne d'inspection des aliments. À bord des vols intérieurs à destination de Toronto Pearson, le personnel d'Air Canada a trié les déchets de cabine à la source, et nos employés ont ensuite recueilli et géré les différentes catégories et déposé les matières recyclables dans des compacteurs réservés. Cet essai a connu un franc succès. Avec l'autorisation du gouvernement fédéral, nous pourrions utiliser plus largement ce processus.

Nous avons également réalisé un projet pilote à l'aérogare 1. Ce projet consistait à installer des bacs de compostage dans les lieux publics afin que les passagers puissent participer aux efforts de réacheminement des déchets organiques. Les cuisines de nos aérogares effectuaient déjà le compostage des déchets organiques. Dans la mesure où les protocoles de santé postpandémique le permettront, nous aimerions aussi étendre plus largement cette pratique aux voyageurs.

Parallèlement, dans les bureaux de la GTAA, les employés se sont mobilisés autour de deux initiatives de gestion des déchets :

- Le programme « PaperCut » vise à réduire la consommation de papier de bureau, principalement en modifiant les habitudes d'impression des utilisateurs. Le programme surveille les niveaux d'impression individuels et produit des rapports montrant l'incidence environnementale qui en découle afin d'éliminer l'usage inutile de papier. Pour aider à compenser la quantité totale de papier utilisée par la GTAA chaque année, nous plantons des arbres dans les collectivités avoisinantes.
- Dans le cadre d'un partenariat avec Diabète Canada, nous avons installé des boîtes de don où les employés peuvent déposer des vêtements et des articles en tissu d'occasion. Au total, 95 % des dons sont recyclés, réutilisés ou réutilisés. À la fin de 2019, le programme avait permis de réacheminer près de 4 500 kilogrammes hors des sites d'enfouissement.

Le taux de réacheminement des déchets était de 72 % en 2019.

Qualité de l'environnement

Nous tenons autant que les collectivités locales au maintien de la qualité de l'environnement pour les gens et les espaces sauvages autour de notre aéroport. La politique environnementale de la GTAA établit une norme rigoureuse de leadership : au lieu de nous limiter seulement au respect de nos obligations en matière de conformité, nous voulons contribuer de manière significative à l'atteinte des objectifs de durabilité de notre aéroport et de toute la région.

Notre système de gestion environnementale (SGE), qui est désormais conforme à la norme ISO 14001:2015, met l'accent sur les changements climatiques, les déchets, la qualité de l'air, la qualité des eaux de ruissellement, l'écologie et la faune. L'une des principales exigences du SGE est d'améliorer continuellement nos processus et technologies de gestion.

Les améliorations apportées récemment au système de surveillance permanent de la qualité de l'air de Toronto Pearson et l'ajout de deux unités mobiles ont amélioré les essais en temps réel et

nous permettront en définitive de mettre plus de données à la disposition de nos partenaires et du grand public.

Nous avons également investi quatre millions de dollars pour remettre en état la plus grande installation de traitement des eaux pluviales de l'aéroport. Une grande partie de la pluie qui tombe sur les pistes, les zones de fret et les aires de trafic est captée et dirigée vers l'un des 13 bassins de rétention des eaux pluviales ou envoyée directement vers quatre installations de gestion des eaux pluviales, où les déchets en sont retirés et où la qualité de l'eau est vérifiée. La conservation de l'eau sur place avant son lent rejet dans les bassins hydrographiques locaux réduit les risques d'inondation durant les orages violents, protégeant ainsi les quartiers au sud de Toronto Pearson. Au cours de la dernière année, nous avons installé de nouveaux appareils de mesure dans les cours d'eau sur les terrains de l'aéroport et aux alentours pour recueillir des données plus précises sur les débits d'eau.

Durant l'hiver, de nombreux aéronefs en partance sont dirigés vers l'installation centrale de dégivrage de Toronto Pearson, l'une des plus grandes au monde de son genre. La pulvérisation de liquides à base de glycol sur les aéronefs prévient la distorsion du flux d'air au-dessus des ailes pendant le décollage. Les liquides usés sont recueillis et – pour la plupart – recyclés sur place dans le but de les acheminer vers des marchés secondaires. Pour nous préparer aux futures répercussions attendues des changements climatiques, comme l'accentuation du nombre et de l'intensité des tempêtes hivernales qui nécessiteront un dégivrage supplémentaire, nous avons agrandi les réservoirs de récupération du glycol en 2019. Pour l'avenir, nous voulons nous assurer d'avoir tout ce qu'il faut pour entreposer et recycler le plus de liquide de dégivrage possible.

Un total de 13 millions de litres

Il s'agit du volume de liquides de dégivrage et d'antigivrage qui a été recueilli à des fins de recyclage à l'installation de traitement du glycol de l'aéroport Pearson après leur pulvérisation sur les aéronefs pendant l'hiver 2019.

Trafic d'espèces sauvages

Le trafic illégal menace de nombreuses espèces sauvages dans le monde. Étant donné que les aéroports jouent un rôle important dans la facilitation des expéditions de fret, il se peut que nous rendions plus faciles les activités criminelles sans le savoir. Voilà pourquoi nous collaborons avec l'industrie aérienne pour résoudre ce problème. En 2019, Toronto Pearson a signé la déclaration du palais de Buckingham du groupe de travail sur les transports d'United for Wildlife. Cet accord historique prévoit des mesures concrètes pour fermer les liaisons exploitées par les trafiquants qui tentent de faire passer en contrebande des espèces sauvages et des produits connexes provenant d'écosystèmes rares et vulnérables. Nous sommes déterminés à prendre des mesures pour lutter contre ce commerce illégal et insoutenable en favorisant l'éducation et la formation et en sensibilisant nos passagers, nos employés et nos partenaires commerciaux à la question.

Un total de 414 kilogrammes de miel

Il s'agit de la quantité de miel récoltée dans les 24 ruches d'abeilles domestiques de Toronto Pearson en 2019. Notre programme « YYbeeZ », qui est mis en œuvre le long d'un sentier près de l'installation de traitement des eaux de

ruissellement d'Etobicoke, contribue au soutien de la sécurité alimentaire et de l'agriculture durable à proximité de notre aéroport.

Des partenaires à l'origine du changement

En 2008, la GTAA s'est jointe à l'organisme de conservation de la ville de Toronto et de ses environs pour créer Partners in Project Green. Cette alliance populaire avait pour but de développer et de promouvoir la collaboration en matière de durabilité des milliers d'entreprises situées sur les terres industrielles et commerciales de 12 000 hectares autour de Toronto Pearson, que nous appelons la « zone écommerciale Pearson ».

Partners in Project Green réunit des organisations aux vues similaires pour discuter de questions liées à la durabilité, partager des idées et des réussites, et collaborer à des initiatives écologiques qui engendrent une véritable valeur. Les membres consacrent du temps et des ressources à des programmes qu'ils jugent importants dans quatre domaines clés, soit la gestion des déchets, le rendement énergétique et le transport à faibles émissions de carbone, la gestion de l'eau, ainsi que les communications et la mobilisation.

En 2019, Partners in Project Green a effectué une actualisation complète de la stratégie visant à favoriser l'amélioration continue, à accroître la souplesse et la responsabilisation, ainsi qu'à stimuler la mobilisation des membres. La nouvelle perspective stratégique s'harmonise plus étroitement avec les objectifs et les stratégies de la GTAA, de l'organisme de conservation de la ville de Toronto et de ses environs, et des partenaires des administrations municipales.

Voici les principales priorités mises en évidence dans le rapport qui en résulte :

- mener des recherches pertinentes pour soutenir les municipalités locales et le milieu des affaires;
- mettre davantage l'accent ensemble sur l'incidence et le rendement en matière de durabilité;
- accélérer l'innovation grâce à la collaboration et à la mobilisation d'autres intervenants;
- améliorer la viabilité budgétaire en diversifiant les sources de financement et en explorant de nouveaux modèles d'affaires.

Partners in Project Green souhaite offrir un modèle qui est reconnu à l'échelle internationale et qui expose de quelle manière des dirigeants peuvent s'unir pour stimuler l'action environnementale et la prospérité économique. John Coyne, vice-président des affaires extérieures et de la durabilité à Unilever Canada et coprésident de l'alliance, aux côtés de Todd Ernst de la GTAA, offre le point de vue suivant :

« L'un des grands avantages de la collaboration avec Toronto Pearson et Partners in Project Green est la capacité d'entamer le dialogue sur une économie circulaire. En outre, l'une des principales caractéristiques de ce dialogue est la réduction et l'élimination des déchets – de nos entreprises, de nos collectivités et de l'ensemble de la société –, afin de mettre un terme à l'économie linéaire que nous avons toujours connue et de s'ouvrir à la circularité. »

GRI : 102-12, 102-13 et 300-103.

À l'écoute de notre collectivité

Toronto Pearson a toujours compté sur le soutien des collectivités voisines, dont les objectifs, les attentes et les rêves pour l'avenir ont façonné notre transformation en une plaque tournante mondiale de premier plan. Nous savons que la meilleure façon de répondre aux divers besoins des membres de la collectivité est de communiquer avec eux de manière régulière et réfléchie pour nous permettre de comprendre ce qui est le plus important pour eux et de collaborer à la recherche de solutions.

Notre engagement communautaire prend diverses formes, comme le décrit la section sur l'approche de la durabilité et le rendement du rapport annuel. Nous menons régulièrement des sondages auprès du public et des personnes les plus influentes pour mieux comprendre les attitudes envers Toronto Pearson et recueillir des renseignements pour orienter nos programmes.

En 2019, nous avons lancé un nouveau programme d'apprentissage public pour renforcer nos liens avec les résidents de la région et partager des renseignements sur le fonctionnement de notre aéroport. Près de 400 personnes ont participé à nos 10 journées portes ouvertes dans la région du Grand Toronto, ce qui leur a permis d'approfondir leurs connaissances sur les pistes, les trajectoires de vol et le pilotage des avions, ainsi que d'échanger sur des sujets tels que la gestion du bruit, les programmes environnementaux, l'incidence économique de Toronto Pearson et notre vision d'un service régional et intégré de transport en commun.

Forums pour la gestion du bruit

Les aéronefs sont de plus en plus silencieux grâce aux progrès constants de l'ingénierie moderne, mais tous les grands aéroports du monde ont des programmes spécialisés de gestion du bruit pour compenser et réduire les répercussions de leurs opérations courantes. Le Plan d'action pour la gestion du bruit 2018-2022 de Toronto Pearson sert de feuille de route à cet égard, puisqu'il établit une gamme de programmes ambitieux fondés sur les dix engagements fondamentaux que nous avons pris envers les collectivités avoisinantes.

Pendant plus de 20 ans, le Comité consultatif communautaire sur l'environnement et le bruit (CENAC) a permis aux résidents locaux et aux représentants élus d'échanger et de poser des questions sur le bruit des aéronefs et d'autres questions environnementales. Au début de 2019, dans le cadre du plan d'action, nous avons lancé une nouvelle plate-forme appelée « Forums pour la gestion du bruit » qui propose une approche inclusive et productive visant à favoriser les conversations ouvertes avec nos voisins, nos intervenants et nos partenaires.

Les Forums pour la gestion du bruit sont une série de séances d'information, de tables de discussion et de groupes de travail qui nous aident à travailler plus intelligemment avec nos collectivités et à mieux collaborer avec les partenaires de l'industrie. À la fin de la première année des Forums, il y avait un large consensus sur le fait que cette plate-forme avait transformé notre mode de collaboration avec nos voisins pour favoriser la compréhension mutuelle et produire des effets.

GRI : 300-103.

La nouvelle plate-forme comprend ce qui suit :

- Le *Conseil de responsabilité en matière de bruit (CRB)* est un groupe de travail de l'industrie qui aide à établir l'orientation stratégique de la gestion du bruit à l'aéroport Pearson. Les membres comprennent des représentants de la GTAA, de NAV CANADA, de compagnies aériennes, de Transports Canada, d'organismes gouvernementaux provinciaux et de services de planification municipaux et régionaux.
- La *Table de quartier* est une tribune où le CRB peut tisser des liens avec divers intervenants, comme les associations de résidents et de contribuables et les groupes communautaires qui connaissent bien les activités aéroportuaires ou qui s'y intéressent de près. Nous avons tenu trois séances de travail en 2019, et chaque séance a réuni une trentaine de personnes. En outre, les sous-comités de la Table de quartier contribuent de manière significative à l'élaboration de rapports périodiques sur le bruit (dont le lancement est prévu en 2020) et d'un portail Web interactif offrant des renseignements personnalisés sur les activités et les répercussions des aéroports.
- Les *réunions publiques de l'aéroport Pearson* permettent à l'ensemble de la collectivité d'en apprendre davantage sur les activités de l'aéroport et les mesures que nous prenons pour gérer les effets du bruit, et de formuler des commentaires à l'intention de nos partenaires de l'industrie.
- Les *comptes rendus politiques* offrent aux représentants de tous les paliers de gouvernement les détails dont ils ont besoin sur nos mesures de réduction du bruit et notre collaboration avec les collectivités.

Les renseignements et les documents de référence de ces divers événements sont déposés sur notre site Web de la gestion du bruit et mis à la disposition de toutes les parties intéressées.

Six idées pour réduire le bruit

L'initiative conjointe « Six idées : Une feuille de route pour des opérations plus silencieuses » de la GTAA et de NAV CANADA explore des mesures d'atténuation pour aider à réduire les effets du bruit sur nos collectivités voisines. Les idées 1 à 4, sous la responsabilité de NAV CANADA, s'intéressaient à l'arrivée et aux départs des aéronefs de notre aéroport. Les idées 5 et 6, sous la direction de la GTAA, concernent l'utilisation des pistes par les aéronefs à destination et en provenance de Toronto Pearson.

Programme incitatif pour un parc aérien plus silencieux

Toronto Pearson a mis en œuvre un programme offrant des incitatifs aux compagnies aériennes qui modernisent les moteurs de leurs aéronefs de la série Airbus A320, qui sont reconnus pour la production d'un son aigu en approche. Nous avons d'abord informé les compagnies aériennes de nos intentions en 2017, puis nous avons mené des vérifications en 2019 pour découvrir l'état d'avancement de la modification ou du remplacement des aéronefs A320 de leur flotte. Les résultats étaient encourageants; nous croyons que les aéronefs modifiés en

rattrapage représenteront 90 % des vols d'A320 à Toronto Pearson d'ici à 2022. À compter de 2020, nous surveillerons l'avancement des modifications des compagnies aériennes tous les trimestres et nous communiquerons les résultats par l'entremise des Forums pour la gestion du bruit.

En 2019, nous avons mis à l'essai le Programme de rotation des pistes les week-ends d'été durant 16 semaines. Ce programme avait pour but de varier les répercussions du bruit en faisant la rotation des pistes durant les périodes présentant moins de départs ou d'arrivées d'aéronefs. Les commentaires que nous avons reçus pendant et après la période d'essai révélaient que le programme ne jouissait pas d'un appui soutenu au sein de la collectivité. Au total, 64 pour cent des répondants ont dit avoir eu une expérience négative ou n'avoir observé aucune différence. Nous avons donc décidé de mettre fin à ce programme et de planifier plutôt la mise à l'essai d'un réseau amélioré de pistes préférentielles pour les vols de nuit sur une période d'un an.

Embrasser notre diversité

Notre sondage historique auprès des effectifs a confirmé que les quelque 50 000 employés de l'aéroport Pearson reflètent la diversité des collectivités autour de notre aéroport.

Environ 46 pour cent des effectifs de l'aéroport Pearson sont nés à l'extérieur du Canada, et 69 pour cent de ces employés avaient des parents immigrants. Il ne s'agit là que d'un aspect de cette diversité qui enrichit la culture de notre milieu de travail. Comme de nombreuses études l'ont démontré, la diversité en milieu de travail aide à stimuler l'innovation et la croissance des entreprises; voilà pourquoi nous collaborons avec d'autres employeurs de l'aéroport afin d'instaurer un climat d'inclusion, de sécurité et d'appréciation pour chaque employé.

L'engagement qu'a pris la GTAA à l'égard de la diversité et de l'inclusion fait partie intégrante de nos pratiques liées aux talents, au milieu de travail et aux collectivités. Nous avons également mis en œuvre une stratégie quinquennale visant à cibler précisément les améliorations possibles. Il s'agit notamment d'accroître la représentation des femmes et des minorités visibles dans les postes de direction, de favoriser l'inclusion au travail et de collaborer avec des groupes communautaires locaux pour créer des bassins de talents plus diversifiés.

Pour soutenir cette stratégie, un nouveau groupe de ressources pour les employés a été mis sur pied en 2019. Ce groupe, qui se nomme « Women's Alliance@YYZ », soutient l'avancement des femmes dans le milieu de travail de la GTAA en recrutant des personnes talentueuses, en leur offrant du perfectionnement, en favorisant les mentorats et en encourageant la croissance professionnelle. La première activité du groupe, à laquelle ont assisté notre présidente et chef de la direction et les membres de l'équipe de direction, avait pour but de promouvoir le dialogue sur des sujets comme les préjugés inconscients, le syndrome de l'imposteur, les femmes dans des rôles non traditionnels et l'importance de la diversité des genres.

Nous nous soucions également du caractère essentiel de la diversité et de l'inclusion lors du choix des partenaires du projet Propeller pour nous assurer que les programmes de sous-emploi dans lesquels nous investissons sont représentatifs des collectivités environnantes de Toronto Pearson. Par exemple, les jeunes qui acquièrent des compétences techniques avec l'aide de NPower Canada ont des origines ethniques diverses, et la proportion des femmes y est plus importante que celle observée actuellement dans le secteur. Dans le même ordre d'idée, l'Ogaden Somali Community Association of Ontario aide non seulement les immigrants d'Afrique de l'Est à entrer sur le marché du travail, mais offre également un large éventail de services adaptés à leur culture, comme de l'aide à la traduction et à l'interprétation ou la formulation de conseils pour sensibiliser les femmes au cancer du sein et à la violence conjugale.

Pour de plus amples renseignements sur la diversité et l'inclusion, veuillez consulter la section sur l'approche de la durabilité et le rendement.

Un aéroport accessible à tous

Alors que les compagnies aériennes offrent de l'aide à la mobilité avec fauteuil roulant, notre nouvelle équipe d'assistance aux passagers se concentre encore plus sur l'accessibilité et le service aux passagers à mobilité réduite, tout en favorisant la création d'une expérience aéroportuaire harmonieuse et agréable. Notre stratégie adapte les meilleures pratiques du monde entier et comprend l'élaboration conjointe de programmes et de solutions de voyage avec des groupes d'intérêts, comme l'Institut national canadien pour les aveugles, le Conseil canadien des aveugles, la Société canadienne de l'ouïe et Autisme Ontario. Voici quelques programmes lancés en 2019 :

- À l'aide de l'application technologique d'assistance Aira, les passagers aveugles ou malvoyants peuvent communiquer avec des travailleurs humains qui les aideront à se déplacer à Toronto Pearson. L'application leur permet de choisir leur propre parcours à travers notre aéroport.
 - En partenariat avec Air Canada, Jake's House et Autisme Ontario, nous avons accueilli 120 enfants autistes et leur famille afin de simuler une expérience aéroportuaire et de vol pour les aider à se préparer pour un futur voyage.
 - Quinze équipes du Programme de zoothérapie canine d'Ambulance Saint-Jean accueillent les voyageurs pour aider à réduire les craintes de ceux qui ne sont pas à l'aise de prendre l'avion.
 - En collaboration avec l'organisme sans but lucratif Changing Places, nous avons ajouté des vestiaires pouvant accueillir des personnes ayant de graves restrictions de mobilité et leurs accompagnateurs dans les deux aéroports.
-

Approche de la durabilité et rendement

Approche de la durabilité

Toronto Pearson n'est pas qu'un aéroport; il s'agit également d'un moteur économique vital, d'une infrastructure régionale et nationale essentielle et d'une plaque tournante qui relie les gens à leur famille, à leurs amis, à des possibilités et à des aventures au Canada et ailleurs dans le monde.

Nous avons un mandat et un grand sens des responsabilités qui nous demandent de veiller à ce que notre aéroport continue de soutenir la croissance et le dynamisme de notre région, de notre province et de notre pays au cours des prochaines décennies. La durabilité est inscrite au cœur de notre stratégie organisationnelle et de nos plans de croissance à long terme.

En tant que plaque tournante mondiale de premier plan, Toronto Pearson est déterminé à favoriser la création d'emplois de qualité, le développement durable et les possibilités économiques. Notre aéroport facilite l'exportation de biens et de services provenant de l'ensemble des provinces et territoires du Canada, et il accueille des travailleurs qualifiés, des investisseurs, des entrepreneurs, des touristes et des étudiants étrangers au pays. Fait tout aussi important, nous travaillons avec nos intervenants pour renforcer les collectivités avoisinantes et toute la région en faisant la promotion de solutions intégrées de transport en commun et de programmes favorisant le bien-être social et économique.

Nous reconnaissons qu'un aéroport ne produit pas que des effets positifs. Nous avons des programmes qui visent à résoudre des problèmes tels que le bruit des aéronefs et la congestion routière, et qui peuvent avoir une incidence sur la qualité de vie de nos voisins. Nous nous efforçons aussi de réduire au minimum les répercussions sur la qualité de l'air et de l'eau, l'écologie et la faune des environs.

Les changements climatiques représentent une menace mondiale qui exige des mesures audacieuses et concertées afin de réduire les émissions de carbone et se préparer aux futurs effets attendus. La GTAA reconnaît depuis longtemps la nécessité de faire sa part, et nous sommes déterminés à réduire davantage les émissions de carbone à Toronto Pearson.

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

Rapport sur notre rendement

La vue d'ensemble qui suit présente notre approche de gestion pour les principaux sujets liés à la gouvernance environnementale, sociale et de la durabilité. Elle propose des liens menant à des examens pertinents dans d'autres sections du rapport annuel en ligne. Ces renseignements sont aussi disponibles dans notre document à télécharger sur l'approche en matière de gestion de la durabilité et l'indice GRI.

Notre rapport est conforme avec les normes GRI : option de conformité essentielle (autodéclaration), et on y trouve l'élément d'information pour le secteur des exploitants d'aéroport, que la GTAA a aidé à élaborer en 2011. Les sujets prioritaires dont traite l'index du contenu GRI ont été déterminés dans le cadre d'un exercice de planification stratégique lancé en 2019. Cet exercice comprenait des activités distinctes pour les cadres supérieurs, les gestionnaires et tous les employés, ainsi que des recherches et des analyses comparatives externes. Ce travail nous a aidés à déterminer nos priorités pour les cinq prochaines années et les objectifs de notre aéroport d'ici à 2025.

Nos sujets et domaines d'intérêt prioritaires étaient les suivants pour 2019 :

Responsabilité de l'organisation

Ce sujet concerne les investissements communautaires, la gestion du bruit et la gérance de l'environnement.

Expérience des passagers et des clients

Ce sujet met l'accent sur la circulation et l'expérience des passagers et les relations avec les compagnies aériennes partenaires.

Sécurité

Ce sujet se concentre sur la sûreté et la sécurité au travail dans l'ensemble des installations de Toronto Pearson.

Personnel

Ce sujet se rapporte à l'avancement professionnel des employés de la GTAA et de tous les employés de Toronto Pearson.

Croissance du transport aérien

Ce sujet touche aux services internationaux, au transport au sol et au fret.

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

Objectifs de développement durable

Les Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies sont un appel mondial à agir pour éradiquer la pauvreté, protéger la planète et faire en sorte que tous les êtres humains vivent dans la paix et la prospérité. En 2019, nous avons eu l'honneur de présenter nos travaux de création d'un avenir plus durable dans un court documentaire réalisé en collaboration avec les Nations Unies.

Nous avons relevé six ODD et cibles connexes qui s'harmonisent avec les priorités stratégiques de la GTAA et sur lesquels nous croyons pouvoir avoir la plus grande incidence. Le tableau qui suit présente la corrélation et des exemples de nos réalisations. Nous avons inséré les symboles des ODD dans les pages pertinentes du rapport annuel.

ODD	Cibles pertinentes	Contributions choisies
Responsabilité de l'organisation		
ODD 3 - Bonne santé et bien-être	<p>3.9 D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses, à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol.</p> <p>Remarque : Cette cible s'applique aussi à la pollution sonore.</p>	Tous les cinq ans, nous nous engageons à mettre en œuvre un plan d'action pour la gestion du bruit. Ce plan s'appuie sur les pratiques exemplaires internationales et les commentaires du public et il propose des améliorations à notre gestion du bruit. Voir la section <i>À l'écoute de notre collectivité</i> à la page 26.
ODD 8 - Travail décent et croissance économique	<p>8.4 Améliorer progressivement, jusqu'en 2030, l'efficacité de l'utilisation des ressources mondiales du point de vue de la consommation comme de la production et s'attacher à ce que la croissance économique n'entraîne plus la dégradation de l'environnement, comme prévu dans le cadre décennal de programmation relatif à la consommation et à la production durables, les pays développés montrant l'exemple en la matière.</p> <p>8.5 D'ici à 2030, parvenir au plein emploi productif et garantir à toutes les femmes et à tous les hommes, y compris les jeunes et les personnes handicapées, un travail décent et un salaire égal pour un travail de valeur égale.</p> <p>8.6 D'ici à 2020, réduire considérablement la proportion de jeunes non scolarisés et sans emploi ni formation.</p> <p>8.9 D'ici à 2030, élaborer et mettre en œuvre des politiques visant à développer un tourisme durable qui crée des emplois et met en valeur la culture et les produits locaux.</p>	En 2019, nous avons collaboré avec Deloitte sur un document intitulé « <i>Faire la lumière sur le sous-emploi : Exploiter le potentiel de notre main-d'œuvre</i> ». Le rapport examine les causes et les retombées du sous-emploi et recommande un ensemble de solutions pratiques pour y remédier. Voir la section <i>Exploiter le potentiel</i> à la page 6.
ODD 9 - Industrie, innovation et infrastructures	9.4 D'ici à 2030, moderniser l'infrastructure et adapter les industries afin de les rendre durables, par une utilisation plus rationnelle des ressources et un recours accru aux technologies et procédés industriels propres et respectueux de l'environnement, chaque pays agissant dans la mesure de ses moyens.	Nous avons investi quatre millions de dollars dans la remise en état de la plus grande installation de traitement des eaux pluviales de l'aéroport et agrandi les réservoirs de récupération du glycol de notre installation centrale de dégivrage. Le ruissellement est recueilli et recyclé en grande partie pour une réutilisation sur les marchés secondaires. Voir <i>À l'écoute de notre collectivité</i> à la page 24.
ODD 10 - Inégalités réduites	<p>10.1 D'ici à 2030, faire en sorte, au moyen d'améliorations progressives, que les revenus des 40 pour cent les plus pauvres de la population augmentent plus rapidement que le revenu moyen national, et ce de manière durable.</p> <p>10.2 D'ici à 2030, autonomiser toutes les personnes et favoriser leur intégration sociale, économique et politique, indépendamment de leur âge, de leur sexe, de leur handicap, de leur race, de leur appartenance ethnique, de leurs origines, de leur religion ou de leur statut économique ou autre.</p>	Le projet Propeller, notre programme d'investissement communautaire, s'est engagé à verser un million de dollars pour mieux définir le sous-emploi local, concevoir de nouveaux programmes pour s'y attaquer et aider les personnes sous-employées des collectivités autour de l'aéroport à faire progresser leur carrière. Nous prévoyons faire des investissements directs et travailler avec les employeurs de l'aéroport et d'autres partenaires pour promouvoir des solutions concrètes qui feront une véritable différence. Voir la section <i>Exploiter le potentiel</i> à la page 6.

ODD	Cibles pertinentes	Contributions choisies
Responsabilité de l'organisation		
ODD 13 - Lutte contre les changements climatiques	<p>13.1 Renforcer, dans tous les pays, la résilience et les capacités d'adaptation face aux aléas climatiques et aux catastrophes naturelles liées au climat.</p> <p>13.2 Incorporer des mesures relatives aux changements climatiques dans les politiques, les stratégies et la planification nationales.</p>	Notre plan détaillé sur la durabilité est en cours d'élaboration. Il prévoit un large éventail de mesures qui nous permettront de nous attaquer aux répercussions possibles des opérations aériennes de Toronto Pearson dans le cadre de l'engagement mondial lié à la réduction des émissions de carbone. Voir la section <i>Réduire notre bilan carbone</i> à la page 22.
ODD 17 - Partenariats pour la réalisation des objectifs	<p>17.16 Renforcer le Partenariat mondial pour le développement durable, associé à des partenariats multipartites permettant de mobiliser et de partager des savoirs, des connaissances spécialisées, des technologies et des ressources financières, afin d'aider tous les pays, en particulier les pays en développement, à atteindre les objectifs de développement durable.</p> <p>17.17 Encourager et promouvoir les partenariats publics, les partenariats public-privé et les partenariats avec la société civile, en faisant fond sur l'expérience acquise et les stratégies de financement appliquées en la matière.</p>	Nous faisons la promotion des pratiques commerciales durables auprès des entreprises locales par l'entremise de Partners in Project Green, une initiative cofondée par la GTAA et l'organisme de conservation de la ville de Toronto et de ses environs en 2017. Voir la section <i>Des partenaires à l'origine du changement</i> à la page 25.
Service aux passagers et à la clientèle		
ODD 9 - Industrie, innovation et infrastructures	9.1 Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité.	La GTAA travaille avec le gouvernement de l'Ontario, Metrolinx, d'autres organismes de transport, les administrations municipales et divers intervenants communautaires afin de mieux intégrer Toronto Pearson aux réseaux régionaux de transport en commun et d'améliorer la desserte dans toute la région. Voir la section <i>Relier nos collectivités</i> à la page 10.
ODD 17 - Partenariats pour la réalisation des objectifs	17.17 Encourager et promouvoir les partenariats publics, les partenariats public-privé et les partenariats avec la société civile, en faisant fond sur l'expérience acquise et les stratégies de financement appliquées en la matière.	
Personnel		
ODD 8 - Travail décent et croissance économique	<p>8.5 D'ici à 2030, parvenir au plein emploi productif et garantir à toutes les femmes et à tous les hommes, y compris les jeunes et les personnes handicapées, un travail décent et un salaire égal pour un travail de valeur égale.</p> <p>8.6 D'ici à 2020, réduire considérablement la proportion de jeunes non scolarisés et sans emploi ni formation.</p> <p>8.8 Défendre les droits des travailleurs, promouvoir la sécurité sur le lieu de travail et assurer la protection de tous les travailleurs, y compris les migrants, en particulier les femmes, et ceux qui ont un emploi précaire.</p>	Nous avons mené le tout premier sondage auprès des effectifs à employeurs multiples d'un aéroport canadien pour obtenir des données de base nous permettant de mieux comprendre le milieu de travail complexe de l'aéroport et d'obtenir notamment un portrait des effectifs et de leur mode de transport pour se rendre au travail. Les conclusions de ce sondage nous aideront à élaborer des plans et des programmes pour répondre aux besoins relatifs aux effectifs et au transport en commun de l'aéroport. Voir la section <i>Portrait des travailleurs de Toronto Pearson</i> à la page 4.
ODD 9 - Industrie, innovation et infrastructures	9.2 Promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et, d'ici à 2030, augmenter nettement la contribution de l'industrie à l'emploi et au produit intérieur brut, en fonction du contexte national, et la multiplier par deux dans les pays les moins avancés.	
ODD 8 - Travail décent et croissance économique	8.2 Parvenir à un niveau élevé de productivité économique par la diversification, la modernisation technologique et l'innovation, notamment en mettant l'accent sur les secteurs à forte valeur ajoutée et à forte intensité de main-d'œuvre.	

ODD	Cibles pertinentes	Contributions choisies
Croissance du transport aérien		
ODD 9 - Industrie, innovation et infrastructures	<p>9.1 Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité.</p> <p>9.4 D'ici à 2030, moderniser l'infrastructure et adapter les industries afin de les rendre durables, par une utilisation plus rationnelle des ressources et un recours accru aux technologies et procédés industriels propres et respectueux de l'environnement, chaque pays agissant dans la mesure de ses moyens.</p>	En 2019, la GTAA a versé l'équivalent de 1 pour cent des produits nets à notre Fonds d'innovation pour des projets de recherche concertée, des projets pilotes de validation de principe et la mise à l'essai de nouveaux systèmes et processus. Voir la section <i>Stimuler l'innovation</i> à la page 17.
ODD 17 - Partenariats pour la réalisation des objectifs	<p>17.11 Accroître nettement les exportations des pays en développement, en particulier en vue de doubler la part des pays les moins avancés dans les exportations mondiales d'ici à 2020.</p> <p>17.17 Encourager et promouvoir les partenariats publics, les partenariats public-privé et les partenariats avec la société civile, en faisant fond sur l'expérience acquise et les stratégies de financement appliquées en la matière.</p>	

Nos priorités

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

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

- Responsabilité de l'organisation
- Sécurité
- Personnel
- Expérience des passagers et des clients
- Croissance du transport aérien

Responsabilité de l'organisation

Toronto Pearson est la porte d'entrée du Canada, un important moteur pour notre région et un voisin des collectivités qui l'entourent. Nous prospérons et grandissons de concert avec ces collectivités et nous avons la responsabilité de tisser des liens avec elles, de résoudre leurs problèmes, d'apaiser leurs craintes et de les aider.

Investissement et engagement communautaires

- Notre politique sur les programmes d'investissement communautaire définit le cadre de notre programme phare, le projet Propeller, qui vise à aider les personnes sous-employées à poursuivre une carrière enrichissante et à contribuer à la vitalité économique globale. Les principaux engagements pris dans le cadre du programme consistent à redonner aux quartiers qui sont directement ou indirectement touchés par les activités de Toronto Pearson, à investir 1 pour cent du bénéfice net de la GTAA dans des initiatives de développement communautaire et à favoriser la croissance et la prospérité de nos régions, des collectivités et des résidents locaux. Voir la section *Exploiter le potentiel* à la page 6.
- L'engagement communautaire prend diverses formes, comme l'indique la section *À l'écoute de notre collectivité* à la page 26 et le décrit la section sur la mobilisation des intervenants. Notre approche prévoit ce qui suit :
 - le parrainage d'événements communautaires qui s'harmonisent avec la vision et la mission de notre organisation, qui mettent en valeur notre image de marque et qui nous permettent de rencontrer les participants et de tisser des liens avec les collectivités voisines;
 - l'établissement de partenariats avec des organismes qui font un travail utile dans les domaines du sous-emploi et du perfectionnement professionnel, de la durabilité environnementale, de la vitalité communautaire, des activités de renforcement communautaire, de l'amélioration de l'accessibilité ou de l'éducation;
 - la tenue de rencontres individuelles pour discuter du bruit, de l'environnement, du transport en commun et d'autres sujets;

GRI : 102-12, 201-2, 102-15, 102-29, 102-31, 102-46, 102-47, 200-103, 300-103, 400-103 et 413-1.

- L'installation de stands temporaires pour établir des relations avec des organisations locales ou des représentants élus tout en rencontrant nos voisins dans des lieux de rassemblement comme des bibliothèques et des centres communautaires.

Allocation d'un million de dollars au financement d'organismes sans but lucratif locaux de Toronto, de Mississauga et de Brampton en 2019

Gestion du bruit

- Dans le cadre de nos activités ordinaires à l'aéroport, nous avons un programme de gestion du bruit qui guide la manière dont nous collaborons avec nos partenaires pour gérer quotidiennement les effets du bruit. Le programme, qui s'appuie sur l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs de l'Organisation de l'aviation civile internationale, comprend une planification de l'utilisation des terrains, des restrictions opérationnelles (comme la limitation du nombre de vols de nuit), des procédures d'atténuation du bruit pour les aéronefs et des systèmes de pistes préférentielles.
- Notre Bureau de gestion du bruit surveille le bruit et les procédures d'atténuation du bruit. En outre, il reçoit les plaintes du public, les analyse et y répond. Le Bureau publie régulièrement des avis pour informer les résidents des travaux de construction sur le terrain d'aviation, des activités aéroportuaires et des occasions de participation pouvant avoir un effet sur les activités normales du trafic aéroportuaire et le bruit d'avion. Il est possible de déposer des plaintes relatives au bruit sur notre site Web ou par téléphone.
- Nous avons aussi des terminaux de surveillance du bruit qui sont installés à proximité de l'aéroport de façon stratégique pour recueillir des données objectives et évaluer les niveaux de bruit dans les collectivités avoisinantes.
- Tous les cinq ans, nous nous engageons à mettre en œuvre un plan d'action pour la gestion du bruit. Ce plan s'appuie sur les pratiques exemplaires internationales et les commentaires du public et il propose des améliorations à notre gestion du bruit. Notre Plan d'action pour la gestion du bruit 2018-2022 comprend une multitude de programmes ambitieux qui s'appuient sur les dix engagements que nous avons pris envers nos collectivités. Dans le cadre du plan d'action en vigueur, nous avons lancé les Forums sur la gestion du bruit. Il s'agit d'une série de séances d'information, de tables de discussion et de groupes de travail qui nous aident à travailler plus intelligemment avec nos collectivités et à mieux collaborer avec l'industrie.
- Pour de plus amples renseignements sur notre approche évolutive en matière de gestion du bruit et notre rendement en 2019, veuillez consulter la section *À l'écoute de notre collectivité* à la page 26.

Le Conseil de responsabilité en matière de bruit est un groupe de travail de l'industrie qui aide à établir la stratégie de gestion du

bruit de l'aéroport Pearson. Il s'est réuni quatre fois en 2019.

Gérance de l'environnement

- Notre politique environnementale énonce les principaux éléments de notre stratégie environnementale. En plus de nous conformer aux normes et aux règlements applicables, nous maintenons un système de gestion environnementale (SGE) qui respecte la norme ISO 14001:2015 et qui nous aide à fixer des objectifs de rendement et à poursuivre l'amélioration continue. Nos pratiques d'établissement de rapports sont conformes à la norme ISO 14064 et au programme d'accréditation de réduction du carbone, reconnu à l'échelle internationale (et dans le cadre duquel la GTAA a obtenu la certification de niveau 3).
- Le SGE se concentre sur trois aspects : l'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à ces changements, la gestion des déchets et le maintien d'écosystèmes sains. Pour de plus amples détails sur nos approches évolutives pour chacun de ces aspects, veuillez consulter la section *Réduire notre bilan carbone* à la page 22 et la section *Protéger notre planète* à la page 24.
- Nous faisons la promotion des pratiques commerciales durables auprès des entreprises locales par l'entremise de Partners in Project Green, une initiative cofondée par la GTAA et l'organisme de conservation de la ville de Toronto et de ses environs en 2017. Voir la section *Des partenaires à l'origine du changement* à la page 25.

Les émissions de carbone ont diminué de 61 % depuis 2006.

Sécurité

La sûreté et la sécurité sont nos principales priorités et le fondement de chacune de nos décisions. Nous avons élaboré le Programme de sécurité de Toronto Pearson dans le cadre de notre engagement à assurer la sûreté et la sécurité de nos employés, des passagers et des personnes en visite à Toronto.

- Les entreprises actives à l'aéroport sont responsables de la sécurité de leurs propres employés, mais nous travaillons ensemble pour concrétiser notre vision commune d'un milieu sans lésions pour les voyageurs ou les travailleurs de Toronto Pearson.
- Notre politique de sécurité établit des principes directeurs. Le Programme de sécurité de Toronto Pearson compte sept systèmes de sécurité qui comprennent des politiques, des programmes et de la formation sur divers aspects des activités aéroportuaires : la sécurité aérienne, la sécurité en général, la sécurité dans les aérogares, l'environnement, les travaux techniques et de construction, la santé et la sécurité au travail, ainsi que la gestion des urgences. Les entrepreneurs en construction doivent détenir un certificat de reconnaissance confirmant que leur programme de santé et de sécurité respecte les normes provinciales et que ce programme a été examiné par un vérificateur autorisé.

GRI : 102-15, 102-29, 102-31, 102-46, 102-47, 200-103, 300-103, 400-103 et 413-1.

- Tous les aéroports du Canada sont tenus d'avoir un programme de sensibilisation à la sécurité qui renseigne les employés sur leurs rôles et responsabilités quant à la sûreté de l'aéroport. À Toronto Pearson, les employés suivent à la fois les modules nationaux et propres au site du Programme de sensibilisation à la sûreté dans les aéroports canadiens. Cette formation est obligatoire pour les personnes qui ont accès aux zones réglementées et les employés de l'aéroport qui se sont absentes du travail pendant plus d'un an.
- Dans l'ensemble de notre communauté aéroportuaire, nous essayons de renforcer notre culture de sûreté et de sécurité en mettant constamment l'accent sur les communications et l'identification des risques. Nous menons également un sondage annuel sur le climat de sécurité et nous utilisons les résultats obtenus pour améliorer les programmes liés à la sécurité. Nous organisons des concours pour accroître la participation des employés au sondage; en 2019, 1 062 personnes y ont répondu en ligne.
- L'indice de sécurité de Toronto Pearson permet de surveiller le rendement en matière de sécurité. Il mesure le nombre de lésions avec interruption de travail par million de passagers.
- Pour de plus amples renseignements sur notre approche évolutive en matière de gestion de la sécurité et notre rendement en 2019, veuillez consulter la section *En lieu sûr* à la page 21.
- Pour atteindre nos objectifs, nous devons attirer, perfectionner, mobiliser et rémunérer une main-d'œuvre hautement performante. Notre stratégie de ressources humaines s'articule autour de cinq éléments :
 - planifier et attirer les bons talents pour aujourd'hui et pour demain;
 - former et bâtir des circuits de talents individuels potentiels et durables;
 - diriger et mobiliser pour inspirer le succès individuel et collectif;
 - harmoniser et rémunérer de manière à tirer parti des talents et à produire les résultats opérationnels;
 - outiller et soutenir les collègues de la GTAA à l'aide des bons outils et de la bonne expertise.
- Nous avons pris l'engagement ferme d'intégrer la diversité et l'inclusion dans nos pratiques liées aux talents, au milieu de travail et aux collectivités. Nous avons également mis en œuvre une stratégie quinquennale visant à cibler précisément les améliorations possibles, comme l'accroissement de la représentation des femmes et des minorités visibles dans les postes de direction, la promotion de l'inclusion au travail, ainsi que la collaboration avec les groupes communautaires locaux pour créer des bassins de talents plus diversifiés. Voir la section *Embrasser notre diversité* à la page 27.
- Nous menons un sondage annuel sur la satisfaction des employés pour évaluer leur degré de mobilisation et trouver des façons d'améliorer leur expérience de travail.
- Pour de plus amples renseignements sur notre approche de gestion, veuillez consulter la section *Portrait des travailleurs de Toronto Pearson* à la page 4 et la section *Stimuler l'innovation* à la page 17.

Diminution de 7 % du nombre de lésions de 2018 à 2019, selon le nombre de lésions avec interruption de travail par million de passagers.

Personnel

Notre aéroport offre un lieu de travail dynamique, et nos employés sont très fiers de la différence que nous faisons pour les passagers, notre collectivité et notre pays. Nous nous efforçons d'instaurer un milieu de travail auquel les gens peuvent contribuer et où leur carrière peut prendre son envol; ainsi, nous réalisons individuellement et collectivement nos objectifs et notre potentiel.

- La plupart des employés de la GTAA remplissent un rôle de gestion, technique, administratif ou d'une autre nature opérationnelle, tandis que d'autres sont des employés saisonniers qui sont embauchés pour le dégivrage et l'entretien du terrain d'aviation. La majeure partie des employés sont syndiqués et représentés par la section locale 2002 d'Unifor ou la Pearson Airport Professional Firefighters Association.

Le taux de mobilisation des employés était de 76 % en 2019, comparativement à 74 % en 2018.

Expérience des passagers et des clients

Toronto Pearson souhaite devenir le meilleur aéroport au monde. Nous savons que les plaques tournantes mondiales les plus prospères ne se limitent plus seulement à offrir les fondements d'une bonne infrastructure, de la sûreté, de la sécurité et des processus efficaces. Les meilleures proposent des expériences exceptionnelles aux voyageurs, ce qui en fait des aéroports de choix.

- Il est essentiel de veiller à la circulation rapide et fluide des personnes, des bagages, du fret et des aéronefs pour offrir aux passagers une expérience constamment satisfaisante. Nous nous efforçons d'améliorer la circulation des passagers dans nos aéroports en améliorant sans cesse les systèmes et les processus afin de réduire les temps d'attente des passagers, notamment aux points de contrôle, dans les aires d'inspection douanière et dans les aires de récupération des bagages. Voir la section *Soyons à l'heure!* à la page 14 et la section *En plein contrôle* à la page 16.
- Nous travaillons de concert avec tous nos partenaires des opérations aéroportuaires pour atteindre les objectifs communs. Nous collaborons entre autres avec les compagnies aériennes sur tous les aspects possibles, qu'il s'agisse de l'élaboration de nouveaux itinéraires, de l'amélioration des systèmes de traitement des bagages ou de l'aide aux passagers en correspondance. Nos principaux transporteurs aériens partenaires formulent également des conseils sur l'amélioration des installations et les nouvelles offres de services pour nous permettre de proposer une meilleure expérience aux passagers. Voir la section *Meilleures décisions concertées* à la page 13.
- En plus de respecter des normes de service les plus strictes en matière de propreté, de désinfection, d'éclairage, d'espace et de temps d'attente, nous enrichissons l'expérience des passagers de Toronto Pearson en instaurant un climat accueillant et en bonifiant continuellement notre offre de commerces de détail, de restaurants et d'autres services. Voir la section *Réinventer la vente au détail* à la page 15.

Au premier rang nord-américain du sondage mené par le Conseil international des aéroports sur la satisfaction relative à la qualité du service aéroportuaire.

Croissance du transport aérien

Toronto Pearson est le plus grand aéroport canadien à bien des égards, notamment sur le plan du trafic passagers. Le nombre de voyageurs aériens peut varier selon l'évolution des conditions mondiales, comme le démontre de manière frappante la pandémie de coronavirus de 2020. À long terme, nous prévoyons une croissance soutenue du nombre de passagers, du fait de la hausse de la demande de notre région et du reste du Canada et de l'augmentation du nombre de passagers internationaux, qui considèrent l'aéroport Pearson comme la porte d'entrée nord-américaine idéale. Il faut bien des travaux de planification et de grands investissements pour soutenir cette croissance. Le maintien de la croissance exige une collaboration constante avec divers partenaires et intervenants, dont l'ensemble des paliers de gouvernement.

- Toronto Pearson est sur le point de se hisser au rang des meilleurs aéroports internationaux et offre des liaisons directes à près de 80 % de l'économie mondiale. Nous nous classons actuellement au cinquième rang mondial au chapitre des liaisons internationales, et nous continuons d'étendre notre portée.
- Nous avons conclu un partenariat avec 11 aéroports régionaux importants sur le plan économique pour former le Réseau aéroportuaire du sud de l'Ontario (SOAN). Les membres de ce réseau travaillent ensemble pour répondre aux besoins grandissants de service aérien de notre région et jouer le rôle de catalyseur des investissements régionaux, de l'expansion des entreprises et de la création d'emplois. Voir la section *Plan de vol régional* à la page 8.
- Les liaisons que nous offrons pour soutenir la circulation des personnes, des services et des capitaux sont tout aussi essentielles au transport du fret. L'ajout d'avions à fuselage large plus efficaces à la flotte des transporteurs a entraîné une hausse de la capacité de fret pour répondre à la demande croissante. Parallèlement, les tarifs concurrentiels poussent un plus grand nombre d'exportateurs à constater la valeur du transport aérien. Le centre de chargement de Toronto Pearson est l'un des plus grands et des plus occupés au Canada, et nous continuons d'améliorer nos capacités et nos processus. Voir la section *Repenser la manipulation des bagages* à la page 17.

Mobilisation des intervenants

Passagers

Nous avons accueilli 50,5 millions de passagers en 2019, soit une augmentation de 2 % par rapport à 2018.

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none">• Sondages auprès des passagers• Sondage de satisfaction des passagers sur la qualité du service aéroportuaire• Kiosques de rétroaction des clients et des passagers• Portail Web des passagers, des visiteurs et de la communauté (torontopearson.com)• Médias sociaux (p. ex., Twitter, Facebook, LinkedIn, Instagram)	<ul style="list-style-type: none">• Pour la troisième année consécutive, Toronto Pearson s'est classé au premier rang nord-américain du sondage mené par le Conseil international des aéroports sur la satisfaction relative à la qualité du service aéroportuaire. Le sondage sur la qualité du service aéroportuaire évalue la satisfaction des passagers le jour de leur voyage sur des aspects comme l'enregistrement, la sécurité, les aliments, les boissons et d'autres encore.• Consultation de l'Institut national canadien pour les aveugles, du Conseil canadien des aveugles, de la Société canadienne de l'ouïe et d'Autisme Ontario dans le but d'élaborer une stratégie sur l'accessibilité des passagers pour l'aéroport.• Tenue de vastes recherches auprès des utilisateurs pendant l'élaboration du nouveau site Web torontopearson.com afin de connaître les souhaits et les besoins des passagers et des autres intervenants relativement à cet outil.

Employés de la GTAA

Au 31 décembre 2019, la GTAA comptait 1 830 employés directs. Nos employés remplissent un rôle de gestion, technique, administratif ou d'une autre nature opérationnelle; d'autres encore sont des employés saisonniers qui sont embauchés pour le déglacage et l'entretien du terrain d'aviation.

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none">• Sondage de rétroaction annuel auprès des employés• Séances de discussion ouverte de tous les employés• Forum des administrateurs• Réunions des gestionnaires• Plaintes et dénonciations anonymes• Mises à jour de l'intranet de l'organisation• Plate-forme de réseautage social Yammer• Soirée de reconnaissance de l'excellence chez les employés	<ul style="list-style-type: none">• Atteinte d'un taux de mobilisation des employés de 76 % en 2019, comparativement à 74 % en 2018.• Animation des ateliers <i>That's How We Fly</i>, qui se sont tenus dans toute l'organisation et qui portaient sur les marques de respect dans notre milieu de travail.• Lancement de notre premier groupe de ressources pour les employés, appelé « Women's Alliance@YYZ ». La première activité, à laquelle ont assisté notre présidente et chef de la direction et les membres de l'équipe de direction, avait pour but de promouvoir le dialogue sur des sujets comme l'importance de la diversité des genres et les préjugés inconscients.• Lancement d'une nouvelle marque de la sécurité à l'aéroport qui propose une présentation uniforme pour les sept systèmes de sécurité.

Employés de l'aéroport

Près de 50 000 employés sont directement employés à Toronto Pearson. La GTAA et d'autres employés de l'aéroport se partagent l'engagement d'offrir un service à la clientèle de grande qualité et de fonctionner de façons où la sécurité est la priorité absolue, tout en tenant compte des besoins des passagers et des collègues.

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none">• Conseil des communications destinées aux employés de l'aéroport• Événements et activités du Programme de sécurité de Toronto Pearson• Sondage annuel sur le climat de sécurité• Mises à jour à l'intention des employés sur le site Web de Toronto Pearson• Bulletin électronique <i>Inside Pearson</i>• Réseau d'écrans numériques• Groupes de travail interfonctionnels de l'aéroport• Visites d'employés dans l'aéroport (côté piste et aéroport)• Mouvement et ateliers <i>Je suis Toronto Pearson</i>	<ul style="list-style-type: none">• Organisation de deux sommets sur la sécurité, au cours desquels les participants ont pris connaissance des programmes de sécurité de l'aéroport Pearson et réfléchi à l'amélioration des communications sur la sécurité à l'aéroport.• Ouverture de notre journée « Invitons nos jeunes au travail » à tous les employés de Toronto Pearson. Les employés ont été invités à amener leurs enfants de 9^e année au travail pour y découvrir divers rôles, y faire de l'apprentissage expérimental, rencontrer des pilotes et visiter les aéroports.

Fournisseurs de services aéroportuaires

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

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none">• Comité consultatif des compagnies aériennes• Comité consultatif des compagnies aériennes – Sous-comité technique• Sous-comité des affaires commerciales• Sous-comité des opérations liées aux passagers• Sous-comité des opérations côté piste• Sous-comité des opérations irrégulières• Sommets de la sécurité• Conseil des travailleurs de l'aéroport de Toronto	<ul style="list-style-type: none">• Tenue du tout premier sondage auprès des effectifs d'un aéroport canadien, de concert avec le Conseil des travailleurs de l'aéroport de Toronto, pour mieux comprendre les employés de l'aéroport et jeter les bases des travaux et de la collaboration à venir avec les employeurs, les syndicats et d'autres intervenants. Voir la section <i>Portrait des travailleurs de Toronto Pearson</i> à la page 4.• Début des rencontres trimestrielles du Forum sur la sécurité pour les dirigeants de Toronto Pearson afin d'examiner les tendances en matière de sécurité, de partager des pratiques exemplaires et de continuer de concentrer nos efforts communs sur la sécurité.• Réalisation de deux évaluations de la sécurité des locataires, qui visent à cerner les lacunes des processus de sécurité de ces derniers et à élaborer conjointement des plans de mesures correctives.

Collectivités régionales

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

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none"> • Ligne et courriel généraux de mobilisation communautaire • Ligne pour les plaintes liées au bruit sur WebTrak • Sondages téléphoniques thématiques • Recherche d'opinion publique et auprès des personnes les plus influentes • Forums pour la gestion du bruit • Section sur les relations communautaires du site Web de Toronto Pearson • Bulletin électronique mensuel <i>Checking In</i> • Programme des bénévoles de l'équipe d'accueil • Événements, assemblées publiques et réunions (dans la collectivité et à Toronto Pearson) • Visites communautaires • Causeries éducatives • Dons d'entreprise – Projet Propeller • Partners in Project Green (PPG) • Médias sociaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation de dix journées portes ouvertes dans la région du Grand Toronto qui ont accueilli quelque 400 résidents et qui ont permis de diffuser des renseignements de base sur les pistes, les trajectoires de vol, le fonctionnement des aéronefs et des sujets liés à la durabilité, comme la gestion du bruit les programmes environnementaux, les répercussions économiques et notre vision du transport en commun régional. • Présentation des nouveaux Forums sur la gestion du bruit de Toronto Pearson. Voir la section <i>À l'écoute de notre collectivité</i> à la page 26. • Réalisation d'essais pendant 16 semaines dans le cadre du Programme de rotation des pistes les week-ends d'été. Les commentaires recueillis pendant et après la période d'essai ont révélé que le programme n'était pas assez soutenu par la collectivité, ce qui nous a menés à l'annuler. • L'équipe de rue de Toronto Pearson a rencontré près de 6 000 voisins dans le cadre de 65 événements communautaires durant lesquels elle a répondu aux questions et partagé des faits intéressants sur l'aéroport. • Dans le cadre du programme de bénévolat de Toronto Pearson, 340 bénévoles ont consacré collectivement près de 52 000 heures à l'accueil et au service de plus de 1,4 million de passagers. Parmi les membres de l'équipe d'accueil, il y avait 45 élèves d'écoles secondaires locales qui se sont joints au nouveau Programme des jeunes ambassadeurs qui permet à ces élèves qui permet aux élèves d'acquérir des crédits d'engagement communautaire en faisant du bénévolat à l'aéroport. • Consultation de 30 intervenants communautaires pendant l'élaboration du document <i>Faire la lumière sur le sous-emploi</i>, une initiative conjointe de Deloitte et de la GTAA. Voir la section <i>Exploiter le potentiel</i> à la page 6. • Partenariat avec 17 organismes sans but lucratif locaux dans le cadre du projet Propeller pour offrir un soutien financier de plus de 750 000 \$. • Lancement d'un appel de propositions, soutenu par un engagement financier d'un million de dollars, pour la réalisation de projets visant à relever le défi du sous-emploi.

Organismes de facilitation

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

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none"> • Réunions avec les dirigeants locaux de l'ACSTA, de l'ASFC et de l'USCBP 	<ul style="list-style-type: none"> • La GTAA rencontre quotidiennement l'ACSTA, l'ASFC et l'USCBP pour examiner et coordonner les questions opérationnelles. • La GTAA rencontre aussi chaque organisme afin de planifier et de promouvoir les projets et les initiatives à long terme pour répondre aux besoins changeants en matière d'aviation, l'utilisation de nouvelles technologies et de nouveaux processus, ainsi que les exigences en matière de ressources dans le but d'offrir aux clients de Toronto Pearson une expérience sécuritaire, efficace et conforme aux normes de calibre mondial. • La GTAA a établi des relations de travail collaboratives et constructives avec chaque organisme, ce qui a mené à des investissements considérables et une amélioration de ses opérations.

Gouvernements et organismes de réglementation

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

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none"> • Rencontres individuelles et communautaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Signature d'une entente historique avec la ville de Mississauga pour créer des occasions ayant pour but de mieux harmoniser le développement de Toronto Pearson et les objectifs globaux de planification de Mississauga. • Lancement du Southern Ontario Municipal Aerospace Council (SOMAC) pour les maires et les présidents régionaux. Ce conseil a pour mandat de coordonner la capacité aérienne accessible à l'échelle locale et d'attirer et de coordonner des investissements dans le secteur aérospatial de la région du sud de l'Ontario. • Tenue de cinq tables rondes réunissant des intervenants dans la région élargie du Golden Horseshoe pour déterminer en quoi le centre régional de transport en commun prévu à l'aéroport pourrait offrir une meilleure desserte régionale. Les participants comprenaient des administrateurs municipaux et des responsables de la planification, des transports et du développement économique; des représentants du Réseau aéroportuaire du sud de l'Ontario (SOAN); des représentants d'établissements d'enseignement postsecondaire; des cadres supérieurs d'organismes de transport en commun; des intervenants d'employeurs régionaux; et d'autres représentants du secteur privé, dont le secteur du transport des marchandises. • Tenue de notre sondage semestriel auprès des personnes les plus influentes qui s'adresse à 80 politiciens, employés politiques, hauts dirigeants, organismes de réglementation et autres intervenants, et qui vise à connaître leur opinion sur des caractéristiques de Toronto Pearson, comme les répercussions économiques, la sécurité, le service aux passagers et la conscience sociale de l'organisation.

GRI : 102-12, 102-13, 102-15, 102-21, 102-29, 102-40, 102-42, 102-43, 102-44 et 413-1.

Médias

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

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none"> • Entrevues • Médias sociaux • Communiqués de presse • Déclarations de presse 	<ul style="list-style-type: none"> • Conditions météorologiques graves qui ont une incidence sur les horaires de vol • Périodes durant lesquelles les gens voyagent beaucoup, y compris la relâche de mars et les vacances d'été et d'hiver. • Renseignements trimestriels sur le trafic passagers et les finances.

Industrie aérienne

Nous collaborons activement avec les aéroports régionaux, les organismes de l'industrie et les associations professionnelles comme le Conseil des aéroports du Canada (CAC), le Conseil international des aéroports (ACI), l'Association du transport aérien international (IATA) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Nos méthodes de mobilisation	Faits saillants et initiatives choisis
<ul style="list-style-type: none"> • Réunions, conférences et groupes de travail avec les associations de l'industrie 	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite du développement et de la mise en valeur du Réseau aéroportuaire du sud de l'Ontario (SOAN), qui vise à améliorer l'intégration du réseau de transport aérien. Une délégation du SOAN, dont fait partie Toronto Pearson, a assisté au Salon de l'aéronautique et de l'aérospatiale de Paris pour y rencontrer des dirigeants gouvernementaux et de l'industrie, des acteurs mondiaux de l'aérospatiale et des représentants du milieu des affaires. • Réaffirmation de notre certification de niveau 3 du programme d'accréditation de réduction du carbone de l'ACI et participation à des groupes de travail sur le climat de l'ACI.

Fiche de rendement

Objectifs et mesures du rendement	2017	2018	2019	Prévisions
Croissance du transport aérien				
Trafic de passagers (millions)	47	49,5	50,49	51 (2018)
Mouvements d'aéronefs (milliers)	465	472	453	510 (2020)
Volume de fret (tonnes)	534 500	560 000	516 000	Continuer d'accroître le volume de fret.
Nouvelles villes internationales (hausse nette)	11	10	6	Continuer d'augmenter les nouvelles destinations internationales.
Service aux passagers et à la clientèle				
Qualité du service aéroportuaire (QSA)	4,31 Au premier rang des aéroports nord-américains et européens (plus de 40 millions de passagers)	4,45 Au premier rang des aéroports nord-américains et européens (plus de 40 millions de passagers)	4,48 Au premier rang des aéroports nord-américains et européens (plus de 40 millions de passagers)	Demeurer au premier rang des aéroports nord-américains et européens (catégorie de taille identique) de la QSA.
Plaintes de clients par million de passagers*	74	109	109	Continuer d'améliorer l'expérience des passagers et des clients.
Compliments de clients par million de passagers*	11	15	14	Continuer d'améliorer l'expérience des passagers et des clients.

GRI : 102-12, 102-13, 102-15, 102-21, 102-29, 102-35, 102-40, 102-42, 102-43, 102-44, 201-1 et 413-1.

Objectifs et mesures du rendement	2017	2018	2019	Prévisions
Personnel mobilisé				
Mobilisation des employés (Aon Hewitt)	69 %	74 %	76 %	Quartile supérieur des employeurs canadiens
Emplois directs	51 000	51 000	51 000	L'aéroport Pearson de Toronto pourrait entraîner ou faciliter la création de 136 000 emplois en Ontario d'ici à 2030.
Diversité	<i>Diversité (pourcentage du personnel)</i> Femmes : 28,4 % Autochtones : 0,9 % Personnes handicapées : 0,7 % Minorités visibles : 20,7 %	<i>Diversité (pourcentage du personnel)</i> Femmes : 32,4 % Autochtones : 2,2 % Personnes handicapées : 5,1 % Minorités visibles : 33,9 %	Les résultats du sondage sur la diversité ne seront pas disponibles avant avril 2020.	La GTAA considère que la diversité est l'un de ses plus grands avantages concurrentiels. Elle nous permet de satisfaire aux exigences d'un marché du travail complexe. À la GTAA, nous cherchons à instaurer un milieu de travail représentatif de la diversité de la collectivité à laquelle nous offrons nos services. Nous considérons qu'il est essentiel de garantir des pratiques d'emploi équitables et un traitement juste de tous les employés de notre organisation.
Salaire moyen	<i>Femmes</i> Gestionnaires : 114 932 \$ Non-gestionnaires : 74 798 \$ <i>Hommes</i> Gestionnaires : 130 522 \$ Non-gestionnaires : 83 456 \$	<i>Femmes</i> Gestionnaires : 121 538 \$ Non-gestionnaires : 72 778 \$ <i>Hommes</i> Gestionnaires : 130 739 \$ Non-gestionnaires : 82 638 \$	<i>Femmes</i> Gestionnaires : 122 833 \$ Non-gestionnaires : 77 540 \$ <i>Hommes</i> Gestionnaires : 134 634 \$ Non-gestionnaires : 83 839 \$	La GTAA accepte volontiers ses obligations en vertu des lois fédérales sur l'équité en matière d'emploi et les droits de la personne. Les pratiques d'embauche sont déterminées en fonction de la personne, indépendamment du genre et des antécédents des employés.
Sécurité				
Indice de sécurité de Toronto Pearson (nombre de lésions avec interruption de travail par million de passagers transportés)	Réduction de 6,5 % par rapport à 2016	Augmentation de 7,8 % des lésions par rapport à 2017	Réduction de 4 % des lésions par rapport à 2018	Vision axée sur une élimination complète des lésions avec interruption de travail
Responsabilité de l'organisation – Environnement				
Eaux pluviales	Consulter l'indice GRI.	Consulter l'indice GRI.	Consulter l'indice GRI.	https://torontopearson.com/Stormwater_Management/#
Qualité de l'air ambiant	Les résultats de la modélisation indiquaient que la qualité de l'air dans la zone étudiée est dominée par les émissions régionales, surtout celles associées au transport dans la zone d'étude.	Consulter l'indice GRI.	Consulter l'indice GRI.	Élaborer et mettre en œuvre un plan d'action associé à la qualité de l'air et à l'évaluation du risque pour la santé humaine.
Déchets solides	Réacheminement de 71 % des déchets	Réacheminement de 71 % des déchets	Réacheminement de 71 % des déchets	Élaborer une feuille de route pour permettre à la GTAA d'atteindre l'objectif zéro déchet.

GRI : 102-35 et 201-1.

Objectifs et mesures du rendement	2017	2018	2019	Prévisions
Émissions de GES et changements climatiques	En 2017, la GTAA a augmenté son utilisation de véhicules électriques et installé des bornes de recharge pour le parc de véhicules électriques et les employés dans les stationnements.	Consulter l'indice GRI.	Consulter l'indice GRI.	Réduction de 80 % d'ici 2050
Conservation de l'énergie (MWh)	5 000 MWh	4 114 MWh	10 262 MWh	Économies prévues de 10 millions de dollars d'ici 2026 grâce aux projets de DEL de la GTAA
Gaz naturel (GJ) Essence (l) Diesel (l)	Consulter l'indice GRI.	Consulter l'indice GRI.	Consulter l'indice GRI.	Continuer de mettre en œuvre les initiatives de conservation d'énergie et d'efficacité cernées dans le plan directeur en matière d'énergie afin de réduire la consommation.
Transport durable	Plus de 200 employés inscrits au programme de remboursement des navetteurs écologiques.	Plus de 250 employés inscrits au programme de remboursement des navetteurs écologiques.	Plus de 250 employés inscrits au programme de remboursement des navetteurs écologiques.	Continuer de faire augmenter la participation au programme de remboursement des navetteurs écologiques.

Responsabilité de l'organisation – Société

Bruit	168 676 plaintes formulées par 2 399 appelants	119 613 plaintes relatives au bruit formulées par 1 471 personnes	115 471 plaintes formulées par 1 218 personnes	Plan d'action pour la gestion du bruit 2018-2022
Incidence des investissements communautaires (participants du projet Propeller)	Investissement de près de 800 000 \$ pour soutenir 24 projets communautaires, dont Scientifiques à l'école, CivicAction, ACCES Employment et d'autres encore; plus de 67 000 résidents ont pu en profiter.	Investissement de plus d'un million de dollars dans des projets communautaires grâce à des partenariats avec 24 organismes de Toronto, de Mississauga et de Brampton.	Participation à 18 partenariats actifs avec des organismes de bienfaisance sans but lucratif œuvrant dans nos collectivités locales (Brampton, Etobicoke et Mississauga) et distribution de 727 500 \$ à ces organismes.	Continuer de soutenir les possibilités d'investissement communautaire.

Message du président du conseil d'administration

La force des partenariats

Je rédige le message annuel qui suit à l'intention des parties intéressées. Il s'agit de mon premier depuis ma nomination à titre de président du conseil d'administration de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA), et sa publication survient dans un contexte que personne n'aurait pu prévoir à la fin de 2019. On ne peut encore évaluer pleinement l'effet de la pandémie de coronavirus sur les gens, les collectivités et les pays. Chose certaine, dans un monde en interrelation, un grand aéroport international comme Toronto Pearson est touché par tous les aspects de ce bouleversement social et économique sans précédent. Nous aurons un rôle crucial à jouer dans la reprise qui suivra, à la fois au sein de l'industrie aérienne et pour soutenir les économies régionales, nationales et mondiales.

Durant la crise, nous avons consulté régulièrement les intervenants et informé la population puisque la santé et le bien-être des passagers, des employés de Toronto Pearson et des nombreux partenaires commerciaux de la GTAA ont toujours été nos priorités absolues. Il faudra du temps pour évaluer les conséquences à long terme de la pandémie, mais nous observons tous les jours les membres de la communauté de l'aéroport Pearson collaborer de manière extraordinaire pour mettre en œuvre les protocoles de santé publique, renforcer la sécurité et la sûreté, et gérer les aspects logistiques du plus grand rapatriement de Canadiens de l'histoire de notre pays. Les responsabilités qui découlent du statut de passerelle canadienne vers le monde n'ont jamais été plus évidentes.

Un effort coordonné

J'ai mené l'essentiel de ma carrière dans le secteur de l'ingénierie et de l'architecture, à planifier et à élaborer de grands projets d'infrastructure partout au pays et dans le monde entier. Quand je me suis joint au conseil d'administration de la GTAA en 2018, j'ai été impressionné d'emblée par l'extrême complexité des activités de Toronto Pearson. Il faut d'innombrables systèmes et procédés parfaitement intégrés pour aider les dizaines de millions de passagers qui visitent chaque année près de 200 destinations dans le monde. Il faut surtout les efforts coordonnés des 50 000 travailleurs de notre aéroport. Les employés de Toronto Pearson possèdent une multitude d'expériences et de compétences et ils collaborent sans relâche, souvent dans des contextes difficiles, pour garantir la sécurité, l'uniformité et la fiabilité du service et offrir aux passagers la meilleure expérience qui soit. Comme le laisse entendre le thème du présent rapport annuel, les partenariats sont essentiels au succès de notre aéroport.

Quelque 400 entreprises, organismes et organisations travaillent de concert à Toronto Pearson pour relier le Canada au monde et accueillir les voyageurs à leur arrivée au pays. Les partenariats externes que nous forgeons sont tout aussi importants, notamment ceux établis avec des dirigeants gouvernementaux et communautaires à l'échelle régionale et nationale, avec Metrolinx et d'autres organismes responsables de réseaux de transport terrestre, avec des chefs d'entreprise qui attachent de l'importance au rôle que joue notre aéroport en tant que vecteur de création d'emplois et de croissance économique, et avec les organisations nationales et internationales qui se consacrent à l'avancement de la sûreté, de l'efficacité et de la durabilité du transport aérien.

Investir dans la durabilité

Lors de l'examen des diverses initiatives de collaboration mises en œuvre durant la dernière année, le conseil d'administration a cerné deux grandes priorités qui caractériseront notre programme stratégique pour l'avenir.

La première est la durabilité. La population du Canada, comme celles d'autres pays, est de plus en plus préoccupée par les conséquences du transport aérien sur les changements climatiques. En tant que chef de file reconnu du secteur de l'aviation, Toronto Pearson explore activement d'autres efforts que nous pourrions déployer pour relever ce défi mondial, tant dans nos propres activités que dans notre capacité à encourager les partenaires et à soutenir les collectivités avoisinantes. Pour guider et orienter ces efforts, le conseil d'administration a demandé à l'équipe de direction de la GTAA de s'appuyer sur le système de gestion environnementale existant et de préparer un plan de durabilité complet qui complétera notre stratégie organisationnelle. Ce plan exposera de quelle manière nous pourrions remplir l'engagement mondial de réduire considérablement notre bilan carbone collectif.

Nous tenons compte des facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance dans tous les aspects des activités commerciales et de la prise de décisions à long terme de la GTAA. Le présent rapport annuel met en valeur certains partenariats importants que nous avons établis pour respecter cet engagement. Toronto Pearson continue d'évoluer pour répondre à la demande croissante, et notre stratégie se doit d'être durable.

GRI : 102-14, 102-15 et 201-2.

La valeur de l'innovation

Notre investissement continu dans l'innovation constitue une autre priorité pour l'an prochain et les années suivantes. Comme toutes les entreprises tournées vers l'avenir, la GTAA cherche à promouvoir une culture de collaboration et de résolution de problèmes axée sur la créativité en ayant recours à la technologie et en adaptant et en repensant constamment les nombreux processus interreliés que nous utilisons pour gérer la circulation des passagers, les activités du côté piste et des aéro-gares ainsi que le mouvement des aéronefs, du fret et des bagages.

Beaucoup d'efforts déployés par Toronto Pearson en matière d'innovation concernent en définitive l'expérience des passagers, qu'il soit question de départs, d'arrivées ou de correspondances. De concert avec les organismes gouvernementaux, le cas échéant, nous cherchons constamment de nouvelles façons d'accélérer l'enregistrement, le contrôle de sécurité et le passage aux douanes et à l'immigration, tout en veillant à offrir une expérience sans stress aux voyageurs. La clé du succès réside encore une fois dans la collaboration avec les transporteurs aériens et nos organismes de sécurité et de contrôle frontalier, car nous examinons toutes les possibilités, des systèmes améliorés de numérisation des passeports aux technologies biométriques.

Le fret devient une composante de plus en plus importante des activités de l'aéroport Pearson, et nous travaillons aussi avec nos partenaires et intervenants pour mettre en œuvre des solutions logistiques novatrices qui contribueront à assurer le mouvement efficace et efficient des marchandises sur les terrains de l'aéroport et dans le réseau de transport en général. Plus que tout, nous examinons constamment les stratégies éprouvées et nous les adoptons au besoin pour améliorer la sécurité de nos passagers et de nos travailleurs.

Qu'il s'agisse d'élaborer des solutions originales ou d'adapter des modèles établis dans les meilleurs aéroports au monde, les diverses équipes de spécialistes de Toronto Pearson visent un objectif commun, soit d'aider les gens à se déplacer efficacement, confortablement et en toute sécurité dans nos aéro-gares. Les expériences positives vécues à l'aéroport accroissent la satisfaction des clients de nos compagnies aériennes et raffermissent leur loyauté. Les voyageurs qui traversent plus rapidement les processus d'enregistrement et de vérification ont plus de temps pour relaxer et profiter des restaurants, des commerces et autres commodités de premier ordre de l'aéroport Pearson. Tout cela génère des revenus commerciaux supplémentaires que nous investissons dans le développement et le raffinement de nos installations, favorisant ainsi le cercle vertueux de l'amélioration continue.

Transition à la direction

La poursuite de nos objectifs en matière d'innovation et de durabilité exige une collaboration étroite entre les nombreux intervenants de la GTAA et dans l'ensemble de la communauté de Toronto Pearson. Le rythme, l'ampleur et l'incidence de nos efforts collectifs reflètent à la fois la force de notre vision et le leadership exemplaire de notre équipe de direction, menée par le président et chef de la direction Howard Eng de 2012 jusqu'au début de l'année.

Au cours des huit dernières années, nous avons observé une augmentation constante du trafic passagers, et Toronto Pearson se classe maintenant au cinquième rang mondial au chapitre de la correspondance internationale. Nous sommes redevables à M. Eng et à son équipe qui ont su nous guider pendant cette période de croissance spectaculaire. Ils ont hissé notre aéroport au sommet du classement mondial des organisations offrant le meilleur service tout en instaurant de nouvelles normes d'excellence opérationnelle. Ils ont aussi élargi la vision de la GTAA quant aux liaisons avec la région avoisinante en faisant la promotion d'un centre intégré de transport en commun à l'aéroport Pearson et en contribuant à la mise sur pied du Réseau aéroportuaire du sud de l'Ontario. Le succès de M. Eng lui a valu la confiance et le respect de nos divers intervenants et l'admiration de ses pairs de l'industrie partout dans le monde.

L'an dernier, M. Eng a annoncé son intention de prendre sa retraite en 2020. Le conseil d'administration a rapidement formé un comité spécial pour commencer la recherche d'un successeur à l'échelle mondiale. Durant l'année, nous avons ciblé et rencontré des dizaines de candidats internes et externes comptant parmi les dirigeants d'aéroport les plus talentueux et les plus brillants au monde. En novembre 2019, nous avons eu le plaisir d'annoncer la découverte d'une personne dont les titres de compétence, l'expérience et l'impressionnante feuille de route correspondaient aux normes élevées établies par notre conseil d'administration pour le poste de président et chef de la direction.

Depuis février 2020, les fonctions de présidente et de chef de la direction de la GTAA sont remplies par Deborah Flint, une directrice d'aéroport mondialement connue qui a travaillé dans le secteur de l'aviation et des transports pendant près de 25 ans, plus récemment à titre de présidente et chef de la direction de Los Angeles World Airports. À la tête de l'aéroport international de Los Angeles (LAX), le quatrième aéroport au monde pour l'achalandage avec ses plus de 87,5 millions de passagers en 2018, M^{me} Flint a supervisé un programme de modernisation de plusieurs milliards de dollars qui demeure le plus vaste projet de travaux publics de l'histoire de Los Angeles à ce jour. Elle connaît très bien les exigences découlant de la direction d'un grand aéroport traversant une importante période de transformation et de croissance. Elle possède une

vaste expérience du traitement des grandes priorités d'une plaque tournante d'envergure, dont le maintien de la sécurité, la promotion de la durabilité, l'intégration du transport en commun et l'offre d'une expérience de grande qualité aux passagers. Fait tout aussi important, elle reconnaît le caractère essentiel de l'établissement de partenariats respectueux et efficaces avec le gouvernement, les entreprises et les collectivités. Qui plus est, elle est canadienne; nous sommes donc très heureux de l'accueillir chez elle!

En résumé, nous croyons que M^{me} Flint possède le talent, l'expertise et les vastes expériences nécessaires pour mener Toronto Pearson vers la prochaine étape de sa transformation.

Un fondement pour l'avenir

Au nom du conseil d'administration, j'aimerais exprimer notre gratitude à mon prédécesseur, David Wilson, qui a terminé son mandat de président en mai 2019. Au cours des quatre années qu'il a passées à ce poste, M. Wilson a contribué à l'évolution et au renforcement du conseil d'administration en attirant des membres plus diversifiés ayant un plus large éventail de compétences. Il a aussi mis à profit sa compréhension approfondie de la gouvernance organisationnelle pour aider à jeter des bases solides pour l'avenir.

Le conseil d'administration a accueilli deux nouveaux membres en 2019. Marc Neeb a récemment pris sa retraite du poste de dirigeant principal des ressources humaines de Magna International, le plus grand fabricant de pièces automobiles en Amérique du Nord. Au début de sa carrière, il a acquis une vaste expérience dans le domaine de l'administration municipale. Eric Plesman dirige les activités immobilières d'Oxford Properties en Amérique du Nord. Membre du comité de placement mondial de cette société, il possède aussi une vaste expérience internationale au sein d'une grande banque d'investissement. Les compétences et l'expérience qu'offrent M. Neeb et M. Plesman au conseil d'administration s'avèrent déjà inestimables dans le cadre de l'élaboration et la supervision de la stratégie à long terme de la GTAA.

La mise en œuvre de cette stratégie revient aux 1 800 employés dévoués de la GTAA et à leurs dizaines de milliers de collègues de Toronto Pearson. Nous comptons également sur le soutien

de nos nombreux intervenants qui apprécient les avantages économiques locaux d'une desserte aérienne mondiale. Leurs besoins, leurs objectifs et leurs rêves pour l'avenir ont façonné notre transformation en un aéroport d'importance mondiale.

Ensemble, nous ferons le nécessaire pour rétablir entièrement la desserte aérienne et la confiance dans le monde de l'après-pandémie. Au moment de renouveler notre engagement quant à la protection de la santé et de la sécurité des passagers, nous travaillerons avec le milieu mondial de l'aviation pour renforcer et rehausser les normes de protection les plus strictes, afin d'assurer la confiance des voyageurs qui s'envoleront à nouveau. Nous soutiendrons également nos compagnies aériennes et nos autres partenaires durant l'adaptation de l'ensemble des attentes et des pratiques quotidiennes à la nouvelle normalité. Nous continuerons enfin d'améliorer l'un des plus grands aéroports du monde, un aéroport novateur, durable et stimulé par la force des partenariats.



Doug Allingham
Président

Message de la présidente et chef de la direction

Le prochain chapitre

Au moment d'écrire les dernières lignes du présent rapport annuel, nous observons un monde aux prises avec un défi considérable et sans précédent. La pandémie de coronavirus a déjà eu de graves répercussions sur la santé publique, mais aussi sur le bien-être social et économique des gens de partout. Les conséquences à long terme de la crise actuelle suscitent encore bien des inquiétudes. Il ne fait toutefois aucun doute que nous ressentirons longtemps la forte réduction du transport aérien et les graves répercussions qui en découleront pour les compagnies aériennes, l'ensemble du secteur de l'aviation et notre économie mondiale en interrelation. Quand viendra la levée progressive des restrictions de vol, les voyageurs voudront avoir l'assurance que les normes les plus strictes possible sont en place pour protéger leur santé et leur sécurité. Notre aéroport figurera parmi les chefs de file de cette initiative mondiale.

L'examen annuel des activités de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) porte principalement sur l'exercice précédent, mais il permet de considérer les dernières réalisations à la lumière de ce qui attend Toronto Pearson durant la mise en œuvre de notre stratégie à long terme. Nous avons donc analysé le contenu du rapport en fonction des événements récents pour nous assurer de fournir les renseignements les plus utiles à l'évaluation de la résilience, de l'adaptabilité et de la durabilité de notre aéroport.

Lors de la préparation de ce premier message aux intervenants à titre de présidente et chef de la direction, j'ai été étonnée par le caractère judicieux du thème élaboré depuis un certain temps – « Pearson en partenariat » – dans le contexte actuel. Les partenariats présentés dans le présent document et les messages vidéo qui l'accompagnent sont représentatifs des collaborations percutantes qui ont propulsé Toronto Pearson parmi les meilleurs aéroports au monde. Ces partenariats seront plus importants que jamais pour relever les défis immédiats posés par la COVID-19 et continuer de répondre aux besoins de desserte aérienne à long terme de notre région, du Canada et du monde entier.

Les indicateurs de progrès

L'aéroport Pearson a renforcé son positionnement parmi les grandes plaques tournantes mondiales au cours du dernier exercice, quand il a dépassé le seuil des 50 millions de passagers. Il s'agit là d'une autre mesure du rôle que joue de plus en plus notre aéroport pour relier les gens, les produits, les services et les collectivités à un monde de possibilités.

Cela dit, notre croissance a légèrement ralenti en 2019 avec une hausse de 2 % par rapport à un taux annuel moyen de 6 % de 2012 à 2018. Ce résultat met en évidence un point essentiel de notre future trajectoire : l'aéroport Pearson ne se développe pas pour atteindre un objectif de planification ambitieux, mais pour répondre aux besoins changeants des économies régionales, nationales et mondiales. Avant même l'apparition d'un risque d'éclosion du coronavirus à la fin de 2019, les perspectives économiques mondiales étaient empreintes d'incertitudes, surtout en raison des discussions commerciales imprévisibles et des tensions géopolitiques observées à plus grande échelle. L'industrie aérienne a été particulièrement touchée par un certain nombre de défis, dont la fluctuation des devises et la volatilité des prix du pétrole. L'interdiction de vol du Boeing 737 MAX à l'échelle mondiale pour des raisons de sécurité a aussi eu une incidence sur l'ampleur du trafic passagers.

Il est toutefois important de mettre ces facteurs modérateurs en perspective. Toronto Pearson a accueilli près d'un million de passagers de plus, et nous avons renforcé notre engagement auprès des voyageurs en bonifiant et en améliorant notre offre de commerces de détail, de restaurants et d'autres services pour enrichir l'expérience vécue à l'aéroport. Les produits commerciaux non liés à l'aéronautique, comme les restaurants, les boutiques, le stationnement, le transport au sol et les loyers payés par les compagnies aériennes pour les bornes et les comptoirs d'enregistrement, ont donc atteint un sommet record de 555,5 millions de dollars.

Les très bons rendements soutenus de nos investissements dans l'expérience des passagers aident à garantir la viabilité financière de notre aéroport. Ils démontrent les grandes répercussions de nos efforts visant à améliorer sans cesse les niveaux de service. Pour la troisième année consécutive, Toronto Pearson s'est classé au premier rang nord-américain du sondage mené par le Conseil international des aéroports sur la satisfaction relative à la qualité du service aéroportuaire. Notre résultat de 4,48 s'avère non seulement la note la plus élevée sur le continent, mais aussi parmi toutes les plaques tournantes accueillant plus de 40 millions de passagers par année en Europe, en Afrique, en Australie, en Amérique latine et dans les Caraïbes.

Ces indicateurs de la situation financière et de la réputation de l'organisation suscitent une immense fierté chez les travailleurs de Toronto Pearson. Ils témoignent aussi de la force des partenariats pour notre succès.

Partenariat avec nos transporteurs

Les partenariats commerciaux les plus importants de la GTAA sont notamment ceux conclus avec les compagnies aériennes qui desservent Toronto Pearson, dont Air Canada et WestJet. Que ce soit dans le cadre de nos ententes à long terme ou de nos activités quotidiennes, nous travaillons de concert avec nos transporteurs afin de trouver la meilleure façon de desservir un marché aérien qui évolue rapidement. Nous collaborons dans tous les domaines, de l'élaboration de nouveaux itinéraires à l'amélioration des systèmes de traitement des bagages. Nous harmonisons aussi nos efforts dans le but de soutenir les passagers en correspondance qui considèrent de plus en plus l'aéroport Pearson comme le meilleur passage entre l'Amérique du Nord, où nous sommes classés au deuxième rang en ce qui concerne la desserte aérienne internationale, et les villes du monde entier. Nos principaux transporteurs aériens partenaires nous conseillent également sur l'amélioration des installations et les nouvelles offres de services pour nous permettre de proposer une meilleure expérience aux passagers.

En arrière-plan, Air Canada et WestJet se sont joints à la GTAA, à NAV CANADA et à d'autres intervenants dans le but d'explorer le potentiel de la prise de décision en collaboration aux aéroports (A-CDM). Le partage de données en temps réel pour mieux intégrer les systèmes et les processus opérationnels permet de faciliter les déplacements dans notre aéroport et de les rendre plus efficaces. Comme l'indique le rapport annuel, nous constatons déjà les effets positifs d'initiatives de collaboration telles que la mise à l'essai des arrivées très matinales, qui a aidé les transporteurs à offrir un meilleur service tout en réduisant la consommation de carburant et les émissions de carbone. En effet, beaucoup d'efforts déployés par l'aéroport Pearson en matière de durabilité commencent par des partenariats avec nos transporteurs, qu'il s'agisse de travailler ensemble sur la réduction du temps de marche ou de roulage inefficace ou de cibler des objectifs plus spécifiques, comme notre programme d'amélioration de l'aéronef A320 avec Air Canada pour favoriser un fonctionnement plus silencieux.

Exploiter notre potentiel collectif

La promotion de la durabilité est un autre objectif fondamental de notre stratégie intégrée de transport en commun pour Toronto Pearson, stratégie que nous mettons en œuvre avec des partenaires tels que le gouvernement du Canada, le gouvernement de l'Ontario, les administrations municipales, Metrolinx, d'autres organismes de transport et divers groupes d'intervenants. Nous considérons que l'amélioration du transport en commun consiste non seulement à améliorer l'accès à notre aéroport, mais aussi à résoudre pour de bon le problème de l'engorgement des routes de la région et à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, un meilleur réseau de transport en commun stimulera les aspects sociaux et économiques de la durabilité en créant des possibilités dans les collectivités environnantes, surtout à l'intérieur de la zone d'emploi de l'aéroport – deuxième pôle d'emploi en importance au Canada – qui compte plus de 300 000 emplois.

En 2019, nous avons aussi examiné de plus près les possibilités d'emploi à Toronto Pearson en réalisant la première étude sur les effectifs d'un aéroport canadien. Les conclusions nous offrent de nouvelles perspectives sur les milliers de travailleurs de notre aéroport, comme leur grande diversité quant à l'âge, au sexe, aux études et à d'autres facteurs. Les employés de l'aéroport Pearson ont exprimé leurs frustrations, surtout en ce qui concerne l'exploration nécessaire de meilleures options de transport en commun. Ils ont aussi affiché un grand optimisme à l'égard de leur milieu de travail, qui leur semble stable, stimulant et riche en possibilités. À la lumière de ces commentaires, notre travail consiste maintenant à adopter une approche plus réfléchie pour aider tous les employés à exploiter leur plein potentiel à un moment où nous tirons des partenariats remarquables que nous avons établis avec nos syndicats et les quelque 400 employeurs travaillant ensemble à Toronto Pearson.

Relier les gens et les possibilités

De nombreux répondants de notre étude sur l'effectif sont sous-employés, c'est-à-dire que leur niveau de scolarité ou de compétence est supérieur aux exigences de leur emploi actuel. Certains sont des travailleurs plus jeunes, désireux de démontrer leurs capacités; d'autres sont des nouveaux arrivants dont les titres de compétence et l'expérience ne sont pas immédiatement reconnus par les employeurs canadiens. La recherche de moyens visant à mieux exploiter la multitude de compétences à Toronto Pearson fait partie d'un engagement plus vaste dont l'objet est d'aider les personnes sous-employées dans les collectivités avoisinantes. Voilà pourquoi, en 2019, nous avons encore consacré 1 % des produits nets annuels de la GTAA à notre programme d'investissement communautaire appelé « projet Propeller ». À la fin de l'exercice, nous avons consacré un million de dollars au financement d'organismes sans but lucratif de Toronto, de Mississauga et de Brampton qui aident les personnes sous-employées à poursuivre une carrière enrichissante et à contribuer à la vitalité économique globale.

Voilà ce que fait un pôle stratégique comme l'aéroport Pearson. Nous avons non seulement la tâche de relier notre région au monde, mais aussi celle de tisser des rapports plus étroits dans la région pour aider à renforcer la prospérité, la résilience et la croissance durable, parce qu'il faut investir tant à l'échelle mondiale que locale pour réaliser la pleine valeur des liaisons.

Maintenir la vision

En terminant, j'aimerais remercier le président du conseil de la GTAA, Doug Allingham, et tous les membres du conseil d'administration qui m'ont offert des idées, des conseils et du soutien précieux lors de mon arrivée à titre de présidente et chef de la direction. Je suis privilégiée d'avoir reçu le mandat de superviser cette organisation remarquable et j'espère que le conseil d'administration continuera de m'offrir du soutien et des conseils stratégiques.

Je tiens également à remercier chaleureusement mon prédécesseur, Howard Eng, dont les réalisations ont permis de jeter en huit ans de solides bases pour l'avenir. Je suis reconnaissante des conseils et de la sagesse que M. Eng a partagés tout au long de la transition, et je sais que nos futures réalisations s'appuieront sur tout ce qu'il a réalisé pour positionner Toronto Pearson sur la scène mondiale. Je remercie également les membres de notre équipe de direction, qui mettent à contribution leurs multiples compétences et expériences pour réaliser les priorités stratégiques de Toronto Pearson.

Je remercie aussi les 1 800 employés directs de la GTAA et la communauté de près de 50 000 travailleurs de l'aéroport Pearson qui concrétisent les priorités de l'organisation et dont les compétences, l'énergie et le dévouement permettent à notre aéroport de figurer parmi les meilleurs au monde. Enfin, au nom de tous à Toronto Pearson, je remercie sincèrement nos parties prenantes – membres de la collectivité, gens d'affaires, dirigeants d'organismes à but non lucratif, représentants de tous les paliers de gouvernement – qui nous aident à poursuivre la concrétisation de notre vision audacieuse pour le plus grand aéroport canadien en nous inspirant des valeurs et de l'objectif que nous partageons tous.

Dans cet esprit de partenariat, nous relèverons les défis immédiats de la pandémie mondiale sans jamais oublier les besoins de liaisons à long terme de notre région – et du monde entier. Je suis impatiente de réaliser de grandes choses avec toute l'équipe afin d'écrire le prochain chapitre dans l'histoire de Toronto Pearson.



Deborah Flint
Présidente et chef de la direction

Conseil d'administration

DOUG ALLINGHAM

Président du conseil d'administration
Membre de la collectivité

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

JEFF P. FEGAN

Membre de la collectivité

Jeff Fegan est l'ancien chef de la direction de l'Aéroport international de Dallas-Fort Worth et l'ancien président du conseil d'administration du Conseil international des aéroports – Amérique du Nord.

PETER GREGG

Membre municipal (région de Halton)

Peter Gregg est le président et chef de la direction de la Société indépendante d'exploitation du réseau d'électricité (SIERE), entreprise responsable de l'exploitation de l'électricité et de la direction des opérations du réseau de production-transport d'électricité dans la province de l'Ontario. Auparavant, il occupait le poste de président et chef de la direction d'Enersource Corporation (maintenant Alectra Utilities) où il a dirigé la fusion d'Enersource avec Powerstream et Horizon Utilities, et l'achat d'Hydro One Brampton. M. Gregg est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires de l'Ivey Business School de l'Université Western et il a obtenu le titre IAS.A. de l'Institut des administrateurs de sociétés.

KATHLEEN L. KELLER-HOBSON

Membre nommée par le gouvernement fédéral

Kathleen Keller-Hobson est administratrice de sociétés. Elle est actuellement directrice principale et présidente du comité des candidatures et de la gouvernance de CCL Industries Inc. (TSX : CCL) et membre du conseil d'administration de Premium Brands Holdings Corporation (TSX : PBH), deux sociétés cotées en bourse. Avant janvier 2015, M^{me} Keller-Hobson était avocate en droit des affaires comptant 35 ans d'expérience en prestation de conseils aux entreprises et aux conseils d'administration sur les fusions et les acquisitions, le financement des entreprises et la gouvernance d'entreprise. Elle a obtenu le titre IAS.A. de l'Institut des administrateurs de sociétés.

ROGER R. MAHABIR

Membre de la collectivité nommé (proposition de la Chambre de commerce de la région de Toronto)

Roger Mahabir est président et chef de la direction de Tracker Networks Inc. et de Technology Innovations Inc. Par le passé, M. Mahabir était président et administrateur général d'Assurent Secure Technologies, entreprise dont il est le fondateur et qu'il a vendue à TELUS en 2006. M. Mahabir est reconnu comme un chef de file dans le domaine de l'innovation technologique. Il a été intronisé au temple de la renommée du Concours de l'informatique et de la productivité pour le avenir, ses réalisations ont été archivées par le Smithsonian, et il a été chef de la direction de l'information de plusieurs entreprises du Fortune 500, y compris RBC Marchés des Capitaux (Banque Royale du Canada). M. Mahabir est un administrateur et un conseiller expérimenté de sociétés au Canada, aux États-Unis et en Europe.

HAZEL McCALLION

Membre nommée par le gouvernement fédéral

Hazel McCallion est fonctionnaire en chef aînée de Revera Inc., chancelière du Collège Sheridan et conseillère principale au campus de Mississauga de l'Université de Toronto.

M^{me} McCallion a été une mairesse au plus long mandat au Canada, ayant occupé le poste de mairesse de la ville de Mississauga pendant 36 ans. M^{me} McCallion a été nommée membre de l'Ordre du Canada en 2005, et a obtenu un doctorat honorifique en droit de l'Université de Toronto en 2010.

MICHELE MCKENZIE

Membre municipale (région de Toronto)

Michele McKenzie est administratrice de sociétés et fondatrice de McKenzie Business Strategies, un cabinet de services-conseil axé sur le développement et les stratégies économiques, la commercialisation et le tourisme. Elle a été présidente et chef de la direction de la Commission canadienne du tourisme (CCT/Destination Canada), une société d'État du gouvernement fédéral. Elle est aussi directrice du Sentier transcanadien et du Christian Children's Fund of Canada. En 2018, M^{me} McKenzie a été nommée membre du premier conseil d'administration d'Investir au Canada, le nouvel organisme fédéral de soutien à l'expansion des entreprises au Canada. M^{me} McKenzie a été reconnue comme l'une des « 100 femmes les plus influentes du Canada » par WXN et elle a été nommée l'une des « 10 dirigeantes les plus influentes de l'industrie du tourisme réceptif au Canada » par la revue *Hotelier*. Elle est diplômée de l'Université Dalhousie et elle est titulaire d'un doctorat honorifique du Collège Humber.

MARC NEEB

Membre de la collectivité

M. Neeb a récemment pris sa retraite de Magna International Inc., où il était dirigeant principal des ressources humaines. Il a acquis son expérience professionnelle dans le cadre d'emplois pour les villes d'Aurora, de Brampton et de Mississauga. Il détient des titres et des diplômes de l'Université Western, du Collège Seneca et de l'Université de Toronto. Il a siégé au conseil d'administration du Centre de santé régional Southlake, du tournoi de golf de bienfaisance du maire d'Aurora et du Community Safety Village de la région de York. Il a également été gouverneur à la Société royale de sauvetage.

TERRIE O'LEARY

Membre nommée par la province de l'Ontario

Terrie O'Leary est vice-présidente de la direction de la Stratégie d'entreprise et des opérations à Toronto Global. Toronto Global est la société d'investissement direct à l'étranger, de marketing et de ventes de la région de Toronto. Dirigeante chevronnée qui possède une vaste expérience des secteurs public et privé, M^{me} O'Leary a rempli deux mandats au sein du conseil des administrateurs de la Banque mondiale,

à Washington, à titre de représentante du Canada, de l'Irlande et des Caraïbes. Avant de travailler à Washington, elle était conseillère principale du ministre des Finances Paul Martin.

ERIC PLESMAN

Membre de la collectivité

Eric Plesman est vice-président exécutif, Amérique du Nord, d'Oxford Properties. Il est responsable des investissements nord-américains d'Oxford (titres de participation et d'emprunt) et de l'activité de développement dans toutes les catégories d'actifs (bureau, industriel, détail, multifamilial et hôtel), en plus des entreprises industrielles et de détail nord-américaines à Oxford. L'expérience passée de M. Plesman comprend des rôles en services bancaires d'investissement et en capital investissement de biens immobiliers (Londres, New York et Toronto). Il a aussi été expert-conseil chez Arthur Andersen (Amsterdam). M. Plesman détient un baccalauréat ès arts de l'Université Western et une spécialisation en administration des affaires de l'Ivey Business School de la même université. Il siège au conseil d'administration du chapitre de la région du Grand Toronto de la National Association of Industrial and Office Parks (NAIOP). Il est aussi coprésident du comité des relations gouvernementales.

MICHELLE SAMSON-DOEL

Membre municipale (région de Toronto)

Michelle Samson-Doel occupe actuellement le poste de directrice principale de Boralex Inc. (BLX), en plus de siéger au conseil d'administration de Lallemand Inc., une société privée mondiale. Elle est comptable professionnelle agréée et ancienne présidente exécutive de Multi-Markets, l'entreprise qui a dirigé la consolidation de l'industrie boulangère au Québec. Elle a également siégé au conseil d'administration de la Société des loteries et des jeux de l'Ontario (SLJO) ainsi que de nombreuses sociétés privées et organismes sans but lucratif.

MARK F. SCHWAB

Membre de la collectivité

Mark Schwab est un cadre supérieur qui possède une vaste expérience de l'industrie du transport aérien. Il était encore tout récemment chef de la direction de Star Alliance, une alliance complexe composée de 27 transporteurs aériens membres. Il a une connaissance approfondie du secteur du transport aérien, connaissance qu'il a acquise au fil de divers mandats de direction sur la scène internationale auprès de grands transporteurs comme United Airlines, US Airways, American Airlines et Pan Am.

JOHAN VAN'T HOF

Membre nommé par la région de Durham

Johan van't Hof est président et chef de la direction de Tonbridge Corporation, banque d'investissement et société de conseils financiers établie à Toronto, ainsi que 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. M. van't Hof a acquis plusieurs années d'expérience dans le domaine du financement de projets, du financement de l'infrastructure et des opérations relatives aux partenariats publics et privés. Il a occupé le poste de directeur de dix entités, soit des sociétés publiques cotées en bourse, plusieurs entreprises du secteur privé, ainsi que des organismes à but non lucratif et de bienfaisance avec des budgets de plusieurs millions de dollars. M. van't Hof a reçu sa maîtrise en administration des affaires (M.B.A.) de l'École de gestion Rotman de l'Université de Toronto et il est comptable agréé et comptable professionnel agréé en Ontario.

DAVID WILSON

Membre municipal (ville de Toronto)

David Wilson est l'ancien président et chef de la direction de la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario. Il est maintenant à la retraite après une longue carrière dans le secteur canadien des services financiers. Avant sa nomination à la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario, M. Wilson était vice-président de la Banque de Nouvelle-Écosse et président et chef de la direction de Scotia Capitaux.

Équipe de direction

DEBORAH FLINT

Présidente et chef de la direction
En poste depuis février 2020

HOWARD ENG

Dirigeant
Président et chef de la direction jusqu'à la fin de son mandat en février 2020

MARTIN BOYER

Vice-président et
directeur de l'information

CRAIG BRADBROOK

Vice-président, Services d'aviation

IAN L.T. CLARKE

Directeur des finances

SCOTT COLLIER

Vice-président
Services des clients et des aéroports

KATHERINE (KATH) HAMMOND

Vice-présidente, chef du contentieux,
Sûreté et sécurité des entreprises

MARY MADIGAN-LEE

Vice-présidente, Ressources humaines et
administration
Démission en avril 2020

HILLARY MARSHALL

Vice-présidente, Relations avec les
intervenants et communications

PATRICK NEVILLE

Vice-président, Planification d'aéroport et
services techniques

KIM STANGEBY

Vice-présidente et
stratège en chef

Gouvernance organisationnelle

Le conseil d'administration est représentatif de la diversité de la région du Grand Toronto et des grands secteurs économiques de la région desservie par Toronto Pearson.

La GTAA a été constituée en personne morale en 1993 à titre de société sans capital-actions, et le gouvernement du Canada a reconnu son statut d'administration aéroportuaire canadienne en 1994. La GTAA a assumé l'exploitation de l'Aéroport international Pearson de Toronto le 2 décembre 1996. En 2014, elle a poursuivi ses activités en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*. La GTAA est un émettrice assujettie en vertu de la législation canadienne sur les valeurs mobilières. En tant que société sans capital-actions, elle possède des membres et non des actionnaires ou d'autres détenteurs d'actions. Le processus de nomination et de sélection des membres s'appuie sur le règlement de la GTAA.

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

Sept administrateurs sont élus de façon cyclique par nos membres parmi les candidats sélectionnés et évalués dans le cadre d'un processus de recherche. Ce processus comprend la mobilisation de personnes œuvrant au sein de la collectivité afin de proposer des candidatures, notamment des membres des organismes suivants : le Barreau de l'Ontario, l'Ordre des ingénieurs de l'Ontario, l'Institut des comptables agréés de l'Ontario, la chambre de commerce de la région de Toronto, la chambre de commerce de la ville de Mississauga et la chambre de commerce de la ville de Brampton.

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

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

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

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

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

Le conseil 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 chargée de la conduite quotidienne des affaires de l'organisation.

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

En 2019, le conseil d'administration comptait quatre comités permanents, soit le comité d'audit, le comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants, le comité des ressources humaines et de la rémunération, et le comité de planification et de développement commercial. En plus de ces comités permanents, le conseil d'administration a mis sur pied un comité spécial de recrutement du chef de la direction en septembre 2018 dans le but de faciliter la recherche de candidats pour le poste de président et chef de la direction de la GTAA. Les mandats des comités du conseil d'administration sont résumés ci-dessous.

Comité d'audit

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

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

Comité de la gouvernance et des relations avec les intervenants

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

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

Comité des ressources humaines et de la rémunération

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

Comité de planification et de développement commercial

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

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

Comité spécial de recherche d'un chef de la direction

Mis sur pied en 2018 et dissous en 2019, ce comité a entrepris les travaux délégués pour le compte du conseil d'administration afin de faciliter la recherche visant à identifier et à recommander au conseil d'administration des candidats à prendre en considération pour le poste de président et chef de la direction de la GTAA.

**Rapport de gestion de
l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto**

Exercice clos le 31 décembre 2019



RAPPORT DE GESTION DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2019

Daté du 26 mars 2020

INFORMATION PROSPECTIVE

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

Le présent rapport constitue une analyse des résultats financiers et des résultats d'exploitation de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (la « GTAA ») pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 et doit être lu parallèlement aux états financiers consolidés de la GTAA pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018, ainsi qu'à la notice annuelle de l'exercice clos le 31 décembre 2019. Ces documents fournissent un complément d'information sur certaines questions dont ne traite pas nécessairement le présent rapport. Des renseignements complémentaires sur la GTAA, notamment sa notice annuelle et les états financiers consolidés susmentionnés, se trouvent sur SEDAR, à l'adresse www.sedar.com. Les états financiers consolidés et le rapport de gestion de la GTAA figurent également sur le site Web de la GTAA, à l'adresse www.torontopearson.com.

PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

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

FAITS SAILLANTS FINANCIERS ET D'EXPLOITATION

	2019	2018	Variation ¹		2017
(en millions de dollars)			%		
Total des produits	1 521,3	1 471,7	49,6	3,4	1 387,7
Total des charges d'exploitation (exclusion faite de l'amortissement)	795,4	751,1	44,3	5,9	683,8
BAIIA^{2,3}	725,9	720,6	5,3	0,7	703,9
Marge du BAIIA ^{2,3}	47,7 %	49,0 %		(1,3) pp	50,7 %
BAII⁴	435,1	443,6	(8,5)	(1,9)	439,2
Résultat net	139,8	113,7	26,1	23,0	112,2
Résultat net ajusté ⁵	139,8	139,8	—	—	112,2
<i>Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation » pour de plus amples détails</i>					
<i>Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation nets » pour un rapprochement du résultat net et du BAIIA</i>					
Flux de trésorerie disponibles⁶ (en millions de dollars)	(0,2)	(124,6)	124,4	99,8	(175,7)
Engagement tarifaire prévu dans l'acte de fiducie-cadre⁷					
Clause restrictive relative à l'exploitation (exigence minimale de 100 %)	137,1 %	135,9 %		1,2 pp	137,6 %
Clause restrictive relative au service de la dette (exigence minimale de 125 %)	150,4 %	148,5 %		1,9 pp	144,9 %
<i>Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails</i>					
Trafic passagers (en millions)					
Intérieur	18,1	17,8	0,3	1,4	17,5
International	32,4	31,7	0,7	2,4	29,6
Total	50,5	49,5	1,0	2,0	47,1
Trafic aérien					
Mouvements d'avions (en milliers)	452,8	472,7	(19,9)	(4,2)	465,4
PMD ⁸ (en millions de tonnes)	38,4	37,4	1,0	2,5	36,3
Nombre total de sièges (en millions)	60,0	59,3	0,7	1,0	57,0
Coefficient d'occupation	84,3 %	83,4 %		0,9 pp	82,6 %
<i>Se reporter à la rubrique « Activités d'exploitation » pour de plus amples détails</i>					
Aux 31 décembre					
	2019	2018	Variation ¹		2017
			%		
Total de la dette (en millions de dollars)	6 411,7	6 370,3	41,4	0,6	6 311,8
Dette nette⁹	5 965,3	5 959,1	6,2	0,1	5 844,6
Principaux indicateurs de crédit (en dollars)					
Total de la dette / nombre de passagers embarqués ¹⁰	254	258	(4)	(1,6)	268
Dette nette ⁹ / nombre de passagers embarqués ¹⁰	236	241	(5)	(2,1)	248
<i>Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails</i>					

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

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

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

⁴ Le BAII correspond au bénéfice avant le montant net des charges d'intérêts et des coûts de financement. Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation - Résultats d'exploitation nets » pour un bref exposé.

⁵ Le résultat net ajusté, une mesure financière non conforme aux PCGR, s'entend du résultat net compte non tenu de la charge au titre du remboursement anticipé de titres de créance, des primes sur obligations non amorties résiduelles et de la perte sur couverture de flux de trésorerie. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

⁶ Les flux de trésorerie disponibles, mesure financière non conforme aux PCGR, correspondent aux flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, déduction faite des charges d'intérêts et des coûts de financement moins les dépenses d'investissement. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ». Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour un bref exposé et pour le détail du calcul des flux de trésorerie disponibles.

⁷ L'acte de fiducie-cadre de la GTAA (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).

⁸ Le PMD s'entend du poids maximal au décollage précisé par les fabricants d'aéronefs.

⁹ La dette nette, une mesure financière non conforme aux PCGR, correspond à la dette brute, déduction faite de la trésorerie et des fonds soumis à restrictions. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

¹⁰ Le nombre de passagers embarqués est défini comme étant égal à la moitié du nombre total de passagers et est établi à partir du trafic des douze mois précédents.

STRATÉGIE COMMERCIALE

Le *Toronto-Pearson International Airport: Master Plan: 2017 – 2037* (le « plan directeur ») comprend une évaluation rigoureuse des prévisions liées à la demande de trafic aérien à l'Aéroport pour les 20 prochaines années et décrit les terrains, les activités et les installations qui permettront la croissance soutenue de l'Aéroport, tout en soulignant le dynamisme de la région, de la province et du pays. Le plan directeur prévoit que, selon le scénario le plus probable, Toronto-Pearson pourrait desservir environ 85 millions de passagers et 950 000 tonnes de fret d'ici 2037.

Depuis deux ans, la GTAA formule le souhait de voir Toronto-Pearson passer de plaque tournante du trafic aérien international à méga plaque tournante, par l'augmentation du nombre de passagers internationaux et par une offre de services aériens directs desservant au moins 80 % de l'économie mondiale – ce qui permettra de créer de nouveaux emplois, de stimuler les exportations et d'attirer des investissements étrangers.

Le niveau d'activité du transport aérien à Toronto-Pearson a augmenté considérablement au cours des cinq dernières années, alors que les grands transporteurs aériens ont continué de prendre de l'expansion et d'utiliser Toronto-Pearson comme plaque tournante stratégique. La croissance du trafic passagers enregistrée au cours des dernières années a entraîné la nécessité d'investir davantage dans les infrastructures matérielles de l'Aéroport. En consultation avec les transporteurs aériens et d'autres parties prenantes, la GTAA a amorcé les travaux de conception visant l'aménagement d'un nouveau hall et l'agrandissement des installations de traitement des passagers de l'aérogare 1 ainsi que le réaménagement et l'agrandissement de l'aérogare 3. La GTAA modernise et accroît la capacité des installations d'embarquement de la jetée G de l'aérogare 1 afin d'y accueillir des avions à fuselage étroit. En outre, la GTAA a commencé le remplacement des systèmes de manutention des bagages et les travaux de conception préliminaires d'un centre de transport en commun régional intégré et d'un aérogare passagers potentiels.

La GTAA continuera d'investir dans les facilités existantes et nouvelles de l'Aéroport en ce qui a trait à l'amélioration de l'exploitation et de la capacité de traitement du trafic passagers, aux réparations et à l'entretien ainsi qu'à des initiatives génératrices de produits commerciaux, et elle continuera de faire les investissements nécessaires pour répondre aux exigences réglementaires.

En tant que lien mondial entre les gens et les entreprises et en tant que moteur de prospérité économique dans la région, la GTAA considère comme une priorité l'amélioration de l'accès au transport en commun à l'Aéroport. Actuellement, un million de déplacements en voiture par jour sont effectués à destination ou à partir de la zone d'emploi de l'Aéroport et la durée des trajets automobiles vers Toronto-Pearson devrait augmenter en moyenne de 30 % au cours des deux prochaines décennies. La GTAA projette de construire un centre de transport en commun régional pour améliorer les déplacements des personnes à destination, en provenance et aux alentours de la zone de l'Aéroport, simplifier la liaison entre les personnes et leur lieu de travail, faciliter le tourisme, favoriser les activités commerciales et simplifier le transport de marchandises. La GTAA poursuivra la planification de l'installation, et elle examine les possibilités de partenariat avec les différents paliers gouvernementaux pour la réalisation d'une étude des diverses lignes de transport en commun pour exploiter les avantages d'un carrefour de transport en commun de premier plan pour la région ouest du Grand Toronto et de Hamilton.

Les résultats financiers positifs soutenus de la GTAA ont permis à la société d'équilibrer son approche pour atteindre ses objectifs stratégiques. La société a multiplié ses initiatives d'exploitation à l'appui du service aux passagers et aux clients, de la sécurité, du capital humain et de la responsabilité sociale. Parallèlement, la GTAA a amélioré sa viabilité financière en dégagant un bénéfice net constant et en réduisant sa dette par passager embarqué. La GTAA n'a pas augmenté les frais aéronautiques depuis 2007. Les frais aéronautiques sont demeurés constants ou ont diminué pendant 12 exercices d'affilée, ce qui a entraîné une réduction des charges moyennes par passager embarqué pour les transporteurs aériens.

Bien que la GTAA continue d'utiliser les flux de trésorerie d'exploitation pour financer les dépenses d'investissement, elle recourt aux marchés financiers, au besoin, pour refinancer la dette arrivée à échéance et financer les travaux de réaménagement des actifs existants ainsi que les nouveaux projets d'investissement majeurs et les nouvelles acquisitions. L'approche de la GTAA voulant qu'elle ajuste la capacité de l'Aéroport en fonction de la demande lui permet de continuer de répondre aux besoins de transport aérien dans le centre-sud de l'Ontario d'une manière rentable et durable.

La GTAA est résolue à optimiser l'utilisation de ses installations, à accroître les produits commerciaux en offrant des produits et services qui répondent aux besoins des passagers et, de concert avec les transporteurs aériens, à augmenter la capacité sur les dessertes existantes, à attirer de nouveaux services et dessertes et à planifier en vue d'une croissance des volumes de passagers.

À la fin de décembre 2019 et au début de 2020, une nouvelle souche du coronavirus (la « COVID-19 ») a été confirmée dans plusieurs pays du monde et, le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé a déclaré la pandémie. L'éclosion et la contraction économique qui a suivi ont eu et devraient continuer d'avoir une incidence négative sur la demande de déplacements aériens. L'aéroport Toronto-Pearson a affiché d'importantes baisses du nombre de passagers et de l'activité aérienne pendant les mois de février et de mars 2020, par rapport à la même période de 2019. Cette baisse est attribuable aux annulations de vols et de trajets, à l'immobilisation d'appareils au sol, aux avis et restrictions de voyage ainsi qu'à la contraction économique causée par l'éclosion de la COVID-19. Le ralentissement de l'activité a une incidence négative importante sur les activités et résultats d'exploitation de la GTAA, ainsi que sur les produits commerciaux et aéronautiques et les frais d'améliorations aéroportuaires. Mis à part l'incidence de la pandémie sur nos produits des activités ordinaires et nos résultats d'exploitation, d'autres interruptions sont possibles, notamment du côté des chaînes d'approvisionnement et des tiers fournisseurs de services, ainsi que sur le plan de la main-d'œuvre. La pandémie pourrait aussi avoir une incidence sur le coût du capital en raison de la fragilisation des marchés du crédit ainsi que de la mise sous surveillance voire de l'abaissement de notre notation de crédit liée à notre dette. Nous nous attendons à ce que nombre de nos parties prenantes et de nos parties contractantes subissent des difficultés financières qui pourraient faire en sorte d'accélérer les demandes d'allègement contractuel présentées à la GTAA ou qui pourraient entraîner la fermeture temporaire ou permanente de leurs activités, ce qui aurait une incidence défavorable sur nos produits et sur nos activités.

Étant donné l'évolution rapide de la situation, la direction continue d'analyser la portée de l'incidence financière, qui pourrait être importante, selon la durée de l'épidémie. Pour l'heure, la durée et l'étendue de la pandémie de la COVID-19 demeurent inconnues. Toutefois, la direction ne croit pas que la flambée épidémique aura une incidence à long terme sur la viabilité financière de l'Aéroport, compte tenu des liquidités disponibles. Par ailleurs, la Société évalue également la possibilité de réduire les dépenses d'investissement et d'exploitation.

La direction met tout en œuvre pour veiller à ce que la GTAA soutienne ses partenaires clés et prenne les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du personnel et des clients de l'Aéroport. De plus, la GTAA et le Conseil des aéroports du Canada discutent activement de soutien financier avec tous les échelons du gouvernement ainsi que du rôle essentiel que joue Toronto-Pearson dans la chaîne d'approvisionnement au Canada.

FAITS SAILLANTS

Étape marquante des 50 millions de passagers en 2019 – En 2019, environ 50,5 millions de passagers ont transité par Toronto-Pearson, un record, dont environ 32,4 millions de voyageurs internationaux. En 2019, le trafic passagers s'est accru de 2,0 % par rapport à la période correspondante de 2018. Toronto-Pearson se situe au deuxième rang des aéroports internationaux en Amérique du Nord en ce qui a trait au nombre total annuel de voyageurs internationaux.

Toronto-Pearson reconnu pour les améliorations apportées au service aux passagers – Pour l'exercice 2019, le Conseil international des aéroports a reconnu Toronto-Pearson comme le meilleur grand aéroport desservant plus de 40 millions de passagers chaque année en Amérique du Nord. De plus, Toronto-Pearson a été reconnu par Skytrax en tant qu'aéroport quatre étoiles pour les questions d'efficacité des processus, de confort et de propreté du terminal ainsi que de qualité et de disponibilité des commodités et des services, y compris l'offre de commerces de détail et de restaurants. Cette reconnaissance par le Conseil international des aéroports et Skytrax est le résultat des investissements faits par Toronto-Pearson au cours des dernières années en vue d'améliorer l'expérience client et le débit de passagers à l'Aéroport.

Douglas Allingham élu directeur du conseil d'administration de la GTAA – Le 7 mai 2019, le conseil d'administration de la GTAA a choisi M. Allingham à titre de nouveau directeur du conseil d'administration, et ce, pour une période de deux ans. Dans ses fonctions antérieures, M. Allingham était chef de la direction d'AECOM, une société d'ingénierie internationale exerçant des activités à l'échelle mondiale.

Renouvellement de la convention collective négociée entre la GTAA et Unifor – En juillet 2019, la GTAA et la section locale 2002 d’Unifor ont approuvé une entente de renouvellement de la convention collective couvrant une période de quatre ans, soit jusqu’au 31 juillet 2023. La section locale 2002 d’Unifor représente environ 1 260 employés de la main-d’œuvre totale de la GTAA affectée à des activités techniques, administratives ou générales.

Émission de billets à moyen terme (« BMT ») de série 2019 – Le 3 avril 2019, la GTAA a émis des BMT de série 2019-1, de 500,0 M\$, à un taux d’intérêt nominal de 2,73 % et échéant le 3 avril 2029. Le 17 octobre 2019, la GTAA a émis des BMT de série 2019-2, de 900,0 M\$, à un taux d’intérêt nominal de 2,75 % (le « placement d’octobre »). Parallèlement au placement d’octobre, la GTAA a remboursé les BMT de série 2016-1 de 300,0 M\$ échéant le 16 février 2021. Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement ».

La GTAA conclut une convention avec l’autorité municipale de la ville de Mississauga – En décembre 2019, la GTAA a conclu une convention avec l’autorité municipale de la ville de Mississauga, qui couvre plusieurs points d’intérêt mutuel pour Mississauga et la GTAA.

Toronto-Pearson nomme Deborah Flint à titre de nouvelle présidente et chef de la direction – Le 27 novembre 2019, la GTAA a annoncé la nomination de la Canadienne Deborah Flint au poste de présidente et chef de la direction de la GTAA. La nomination de Mme Flint a pris effet en février 2020. Dans ses fonctions antérieures, Deborah Flint a été chef de la direction de Los Angeles World Airports pendant plus de quatre ans et a occupé pendant 24 ans des postes de direction dans le secteur de l’aviation.

ACTIVITÉS D’EXPLOITATION

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

Trafic passagers

Le trafic passagers à l’Aéroport a augmenté de 2,0 % en 2019, passant de 49,5 millions de passagers en 2018 à 50,5 millions, en 2019, ce qui représente une croissance annuelle de 1,0 million de passagers.

Le trafic passagers total à l’Aéroport relève de l’un ou l’autre des deux secteurs suivants : le trafic intérieur (les voyageurs se déplaçant à l’intérieur du Canada) et le trafic international (les passagers effectuant des vols à destination ou en provenance de l’étranger). En 2019, le secteur des vols internationaux est celui qui a affiché la plus forte croissance, suivi du secteur des vols intérieurs, soit des hausses respectives de 2,4 % et de 1,4 % par rapport à la période correspondante de 2018.

Le tableau ci-après résume le trafic passagers par secteur pour 2019, 2018 et 2017 :

Trafic passagers² <i>(en millions)</i>	2019	2018	Variation¹		2017
			%		
Trafic intérieur	18,1	17,8	0,3	1,4	17,5
Trafic international	32,4	31,7	0,7	2,4	29,6
Total	50,5	49,5	1,0	2,0	47,1
<i>(en millions)</i>					
Départ et destination	35,2	35,0	0,2	0,9	33,2
Correspondance	15,3	14,5	0,8	4,9	13,9
Total	50,5	49,5	1,0	2,0	47,1
Départ et destination	69,6 %	70,8 %		(1,2) pp	70,4 %
Correspondance	30,4 %	29,2 %		1,2 pp	29,6 %
Total	100,0 %	100,0 %			

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

² Les estimations du trafic passagers peuvent différer du trafic passagers réel.

La croissance du trafic passagers de Toronto-Pearson pour 2019 s'explique par l'augmentation de la taille moyenne des aéronefs pour des fréquences existantes et l'ajout de nouvelles dessertes par des transporteurs aériens existants ou nouveaux. L'augmentation de la charge consiste à accroître le nombre de sièges par aéronef soit en remplaçant des aéronefs par de plus grands, soit en reconfigurant la disposition des sièges ou en augmentant le nombre de sièges sur des aéronefs existants. La stratégie des transporteurs aériens canadiens et étrangers visant à faire transiter davantage de passagers par Toronto-Pearson et l'important marché de voyageurs au départ et à destination de l'Aéroport dans la région du Grand Toronto ont contribué à l'accroissement du trafic passagers de Toronto-Pearson.

Le trafic passagers et le trafic aérien à Toronto-Pearson ont toutefois subi en 2019 l'incidence négative de l'interdiction de vol en cours du 737 MAX, ainsi que des difficultés économiques et géopolitiques. Le 13 mars 2019, Transport Canada a publié un avis de fermeture de l'espace aérien canadien au 737 MAX jusqu'à nouvel ordre pour des raisons de sécurité, qui a été suivi par un avis d'interdiction temporaire de vol pour le même appareil, publié par la Federal Aviation Administration. L'interdiction de vol a eu une incidence négative sur le nombre de passagers qui voyagent habituellement par Air Canada, WestJet et Sunwing, ces transporteurs ayant le 737 MAX dans leur parc aérien à Toronto-Pearson. Récemment, Air Canada a indiqué qu'elle prévoyait une remise en service graduelle du 737 MAX à compter de la fin du troisième trimestre de 2020. Au 31 décembre 2019, Air Canada comptait 24 appareils 737 MAX dans son parc aérien en exploitation, et WestJet en comptait 13. L'interdiction de vol n'a pas eu une incidence significative sur les autres transporteurs desservant l'Aéroport, car ils ont un nombre moins élevé de 737 MAX desservant Toronto-Pearson. L'incidence de l'immobilisation au sol du 737 MAX durera jusqu'à ce que les restrictions empêchant son utilisation aux fins commerciales soient levées.

Il y a deux principaux types de voyageurs : les voyageurs au départ et à destination de l'Aéroport et les voyageurs en correspondance à l'Aéroport. Les voyageurs au départ et à destination de l'Aéroport commencent ou terminent un voyage à l'Aéroport, témoignant de la vitalité économique de la région, tandis que les voyageurs en correspondance changent d'appareil à l'Aéroport pour se rendre à leur destination finale, démontrant la vigueur de la plaque tournante. En 2019, le total des voyageurs au départ et à destination a augmenté de 0,2 million et le nombre total de voyageurs en correspondance a grimpé de 0,8 million par rapport à 2018. La hausse du nombre de voyageurs en correspondance s'explique par le fait qu'Air Canada a enregistré une augmentation du nombre de voyageurs en correspondance en 2019 par rapport à la période correspondante de 2018. En 2019, 69,6 % du trafic passagers total de Toronto-Pearson était représenté par des voyageurs au départ et à destination, et 30,4 %, par des voyageurs en correspondance, comparativement 70,8 % et 29,2 % en 2018.

Trafic aérien

En sa qualité de plaque tournante du trafic aérien international, Toronto-Pearson s'est adjoint 63 transporteurs aériens offrant des vols à destination de 173 villes internationales et de 34 villes canadiennes (vols directs à destination de 168 villes internationales et de 34 villes canadiennes). La GTAA estime que des pays comptant pour environ 70 % de l'économie mondiale sont accessibles par vol direct régulier prévu depuis Toronto-Pearson.

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 au décollage (« PMD »), précisé par les fabricants, et un nombre total de sièges. Le PMD et le nombre total de sièges entrent dans le calcul de la majorité des redevances des transporteurs aériens affichées pour chaque atterrissage. Le coefficient d'occupation, à savoir le rapport du nombre de passagers au nombre de sièges offerts, est une mesure de l'utilisation de la capacité des avions et il correspond au pourcentage de sièges occupés par des passagers.

Le tableau suivant résume les mouvements d'avions, le PMD, le nombre total de sièges, le nombre total de sièges par mouvement d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour 2019, 2018 et 2017 :

Trafic aérien¹	2019	2018	Variation²		2017
<i>(en milliers)</i>			%		
Mouvements d'avions ³	452,8	472,7	(19,9)	(4,2)	465,4
Mouvements d'avions de passagers	414,9	435,3	(20,4)	(4,7)	427,8
Fret (tonnes)	513,2	560,1	(46,9)	(8,4)	535,7
<i>(en millions)</i>					
PMD (en tonnes)	38,4	37,4	1,0	2,5	36,3
Nombre total de sièges	60,0	59,3	0,7	1,0	57,0
Nombre total de sièges par mouvement d'avions de passagers	144,5	136,3	8,2	6,0	133,3 %
Coefficient d'occupation	84,3 %	83,4 %		0,9 pp	82,6 %

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

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

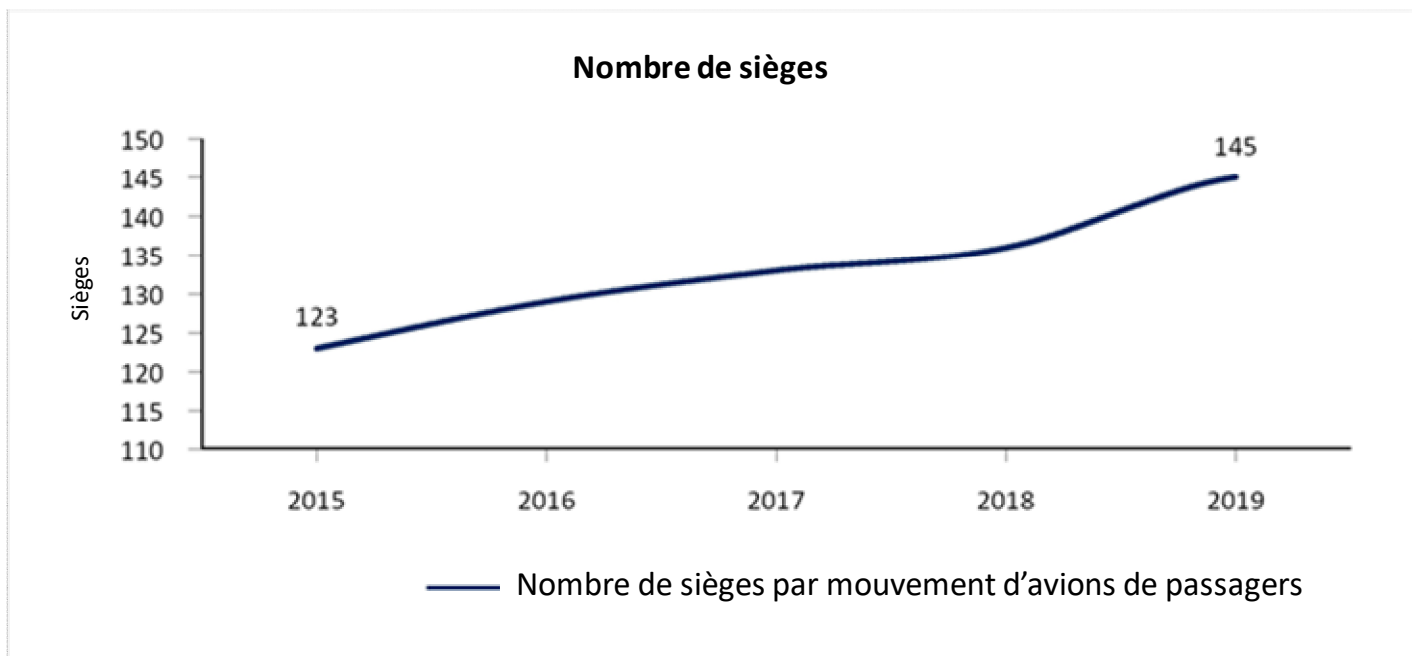
³ Les mouvements d'avions comprennent les mouvements d'avions de passagers et d'avions sans passagers.

Les mouvements d'avions de passagers ont diminué de 4,7 % en 2019 par rapport à 2018, en raison de l'immobilisation au sol du 737 MAX et du changement dans la composition de la flotte, étant donné que les compagnies aériennes utilisent plus fréquemment de gros avions que de petits aéronefs. Les mouvements d'avions, qui comprennent les mouvements d'avions de passagers et d'avions autres que des avions de passagers, ont respectivement baissé de 4,2 % en 2019 par rapport à 2018.

En 2019, le PMD s'établissait à 38,4 millions de tonnes, ce qui représente une hausse de 2,5 % par rapport à 2018. Cette variation reflète la transformation constante qui s'opère dans le secteur de l'aviation, qui se traduit par une utilisation accrue des gros appareils par les transporteurs. Le tonnage du fret transporté a diminué, passant de 560 060 tonnes métriques en 2018 à 513 200 tonnes métriques en 2019, ce qui représente une baisse de 8,4 %, qui s'explique essentiellement par les tensions commerciales qui ont entraîné une diminution des échanges commerciaux avec la Chine.

Le nombre de sièges a augmenté de 1,0 % en 2019 pour s'établir à 60,0 millions de sièges, contre 59,3 millions en 2018. Le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers en 2019 s'élevait à 144,5, ce qui représente une augmentation de 8,2 sièges ou 6,0 % comparativement à 136,3 sièges par mouvement d'avions de passagers en 2018. Cette hausse s'explique en partie par une composition plus vaste du parc aérien ainsi que par la croissance de la demande des voyageurs. Les coefficients d'occupation, qui sont passés de 83,4 % en 2018 à 84,3 % en 2019, affichent une hausse de 0,9 point de pourcentage.

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



En 2019, WOW Air, Fly Jamaica Airways et Jet Airways ont cessé leurs activités. En revanche, Air Italy a commencé à desservir Toronto-Pearson au cours du deuxième trimestre de 2019. Le 27 septembre 2019, Air India a lancé sa nouvelle liaison sans escale à partir de Toronto-Pearson vers l'aéroport international Indira Gandhi, à Delhi. Le 11 février 2020, Air Italy a cessé ses activités, après avoir été liquidée.

Pour les statistiques les plus récentes sur les activités d'exploitation, on se reportera au site Web de la GTAA au www.torontopearson.com.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

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

Tarification et conventions de tarifs

En 2019, la GTAA a fait savoir qu'elle maintiendrait ses droits et frais aéronautiques pour les transporteurs aériens aux mêmes niveaux pour 2020. La GTAA a toutefois le droit de fixer les droits et frais aéronautiques selon ses besoins, de sorte que, si la conjoncture venait à différer de ses prévisions, elle pourrait modifier ses droits et frais. Dans la pratique, la GTAA établit les droits et frais aéronautiques sur une base annuelle et en informe habituellement les compagnies aériennes en septembre.

En 2014, la GTAA et Air Canada concluaient une entente commerciale à long terme visant à soutenir encore davantage la stratégie de Toronto-Pearson comme méga plaque tournante du trafic aérien international. L'entente non exclusive, qui avait une durée initiale de cinq ans, a été automatiquement prolongée de cinq ans, jusqu'à la fin de 2023, car certaines conditions étaient remplies. L'entente prévoit le versement par Air Canada et les membres de sa famille de frais aéronautiques annuels fixes, y compris des droits d'atterrissage, des frais généraux liés aux aérogares et des droits relatifs aux aires de trafic. Les frais annuels fixes peuvent être ajustés dans certaines circonstances, notamment lorsque les droits de tous les autres transporteurs aériens desservant l'Aéroport le sont. Lorsque Air Canada dépasse le nombre minimal de passagers convenu pour une année donnée, elle a droit à une remise. Le lecteur trouvera d'autres renseignements relatifs à l'entente conclue avec Air Canada dans la notice annuelle de la GTAA pour l'exercice clos le 31 décembre 2019.

En janvier 2016, la GTAA a conclu une entente commerciale à long terme avec WestJet. Cette entente contient des paramètres similaires à ceux de l'entente conclue avec Air Canada. L'entente conclue avec WestJet, avait une durée initiale de quatre ans, et a été renouvelée automatiquement pour une période additionnelle de quatre ans, soit jusqu'à la fin de 2023, car certaines conditions ont été remplies.

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 sont demeurés constants ou ont diminué pendant les dix derniers exercices.

Produits des activités ordinaires

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

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

Suit le sommaire des produits des activités ordinaires consolidés de la GTAA pour les exercices clos les 31 décembre 2019, 2018 et 2017 :

Produits des activités ordinaires <i>(en millions de dollars)</i>	2019	2018	Variation ¹		2017
			\$	%	
Droits d'atterrissage	324,0	318,5	5,5	1,7	312,2
Frais généraux liés aux aéroports	193,7	191,3	2,4	1,3	188,8
Produits aéronautiques	517,7	509,8	7,9	1,5	501,0
Concessions et locations	315,2	277,5	37,7	13,6	241,4
Parc de stationnement et transports de surface	203,3	191,8	11,5	6,0	177,7
Autres	37,0	32,6	4,4	13,6	31,5
Produits commerciaux	555,5	501,9	53,6	6,1	450,6
Frais d'améliorations aéroportuaires	448,1	460,0	(11,9)	(2,6)	436,1
Total des produits des activités ordinaires	1 521,3	1 471,7	49,6	3,4	1 387,7

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

Les produits aéronautiques ont augmenté respectivement de 1,5 % pour s'établir à 517,7 M\$ en 2019 comparativement à 2018, en raison d'une augmentation du PMD et du nombre total de sièges en 2019 par rapport à 2018.

La GTAA tire également des produits commerciaux des concessions et des bâtiments loués, du parc de stationnement et du transport de surface, ainsi que d'autres sources. La GTAA a pour objectif à long terme d'accroître la proportion du total des produits qui sont générés par des sources commerciales à l'Aéroport. Au cours des dernières années, les produits commerciaux ont été la composante des produits de la GTAA qui a connu la croissance la plus rapide. Compte tenu des réductions des tarifs aéronautiques de 2008 et de 2013, la proportion des produits commerciaux composant les produits totaux a augmenté d'environ 25 % à 37 % au cours de la période de 2008 à 2019.

Par rapport à 2018, les produits consolidés tirés des concessions et de la location ont augmenté de 13,6 % pour s'établir à 315,2 M\$ en 2019. Cette augmentation s'explique principalement par l'expansion soutenue des partenariats d'affaires de la GTAA visant à améliorer l'expérience des passagers, par l'augmentation des produits tirés de la publicité, des commandites et de la location de commerces de détail, résultant de partenariats à long terme stratégiques ainsi que par les produits des activités ordinaires liés aux immeubles de placement additionnels acquis à l'automne 2018. En 2019, les produits des activités ordinaires de la GTAA tirés de la location de commerces de détail, ainsi que de la publicité et des commandites résultant des partenariats (les « produits tirés des concessions ») à l'Aéroport, ont respectivement augmenté de 15,8 %, à 167,0 M\$, contre 144,2 M\$ en 2018. Les produits locatifs ont augmenté de 11,2 % pour atteindre 148,2 M\$ en 2019, contre 133,3 M\$ en 2018. Cette augmentation est attribuable à l'acquisition d'immeubles commerciaux réalisée par ACI, qui a généré des produits locatifs supplémentaires, et à l'accroissement des tarifs de location et des activités à l'Aéroport. Compte non tenu des produits d'ACI (mesure financière non conforme aux PCGR), les produits locatifs ont augmenté de 9,2 % pour s'établir à 117,5 M\$ en 2019 par rapport à 2018.

En 2019, les ventes des commerces de détail par passager embarqué à Toronto-Pearson se sont chiffrées à 22,01 \$, comparativement à 21,66 \$ pour 2018, soit une hausse de 0,35 \$ ou de 1,6 %. Les ventes des commerces de détail sont les ventes brutes générées par les locataires de commerces de détail de la GTAA. Les locataires, en vertu des conventions de location conclues avec la GTAA, versent un pourcentage de leurs ventes brutes à la GTAA à titre de paiement de loyer. Les commerces de détail comprennent les boutiques et les commerces de restauration.

Les produits du parc de stationnement et du transport de surface ont augmenté respectivement de 6,0 % pour atteindre 203,3 M\$ en 2019 par rapport à 2018. Cette augmentation découle notamment de la mise en œuvre d'un programme pilote de 18 mois autorisant des sociétés de réseau de transport comme Uber et Lyft à exercer des activités à Toronto-Pearson, ainsi que de la hausse des tarifs et de l'accroissement des initiatives de marketing et d'expansion des affaires relativement au parc de stationnement automobile et au transport de surface. Les volumes du parc de stationnement ont légèrement diminué en 2019 par rapport à 2018, et une tendance récente vers une augmentation du nombre de passagers ayant recours à d'autres modes de transport de surface émerge.

Les autres produits, composés des produits tirés des services de dégivrage, de la formation en services d'urgence et d'incendie et d'autres produits divers, ont augmenté de 13,6 % par rapport à 2018 pour atteindre 37,0 M\$ en 2019. Les produits tirés des services de dégivrage ont augmenté de 9,1 %, ou de 2,6 M\$, par rapport à 2018, pour être portés à 31,2 M\$, en 2019, en raison de frais de dégivrage accrus en 2019 ainsi que de la croissance du trafic aérien.

Les produits tirés des FAA ont diminué de 2,6 %, pour s'établir à 448,1 M\$ en 2019 par rapport à 2018. Cette baisse s'explique par une croissance du nombre de voyageurs en correspondance comparativement au nombre de voyageurs au départ et à destination ainsi que par le fait qu'Air Canada a enregistré une augmentation du nombre de voyageurs en correspondance en 2019. Les frais liés aux FAA s'établissent à 25 \$ pour les voyageurs au départ et à destination et à 4 \$ pour les voyageurs en correspondance.

D'une manière globale, la croissance des produits commerciaux, des produits tirés des droits aéronautiques et des produits liés aux FAA a subi l'incidence négative de l'immobilisation au sol du 737 MAX en mars 2019.

Charges

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

Suit le sommaire des charges consolidées de la GTAA pour les exercices clos les 31 décembre 2019, 2018 et 2017 :

Charges <i>(en millions de dollars)</i>	2019	2018	Variation ¹		2017
			\$	%	
Loyer foncier	170,8	165,2	5,6	3,4	156,9
Paiements en remplacement d'impôts fonciers ²	38,4	36,6	1,8	5,0	36,3
Total du loyer foncier et des paiements en remplacement d'impôts fonciers	209,2	201,8	7,4	3,7	193,2
Biens et services	384,9	357,4	27,5	7,7	314,9
Salaires, traitements et charges sociales	201,3	191,9	9,4	4,9	175,7
Total des charges d'exploitation avant amortissement	795,4	751,1	44,3	5,9	683,8
Amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles	290,8	277,0	13,8	5,0	264,7
Total des charges d'exploitation	1 086,2	1 028,1	58,1	5,6	948,5
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt et autres coûts de financement, déduction faite du produit d'intérêts	295,3	298,5	(3,2)	(1,1)	327,0
Charge au titre du remboursement anticipé de titres de créance	—	28,7	(28,7)	(100,0)	—
Perte sur couverture de flux de trésorerie	—	2,7	(2,7)	(100,0)	—
Total des charges	1 381,5	1 358,0	23,5	1,7	1 275,5

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

² Paiements en remplacement d'impôts fonciers.

Les paiements au titre du loyer foncier versés au gouvernement fédéral correspondent à un pourcentage des produits de l'Aéroport, tel que le définit le bail foncier, au taux de 12 % des produits de l'Aéroport excédant 250 M\$. Les charges liées au loyer foncier ont augmenté de 3,4 % pour atteindre 170,8 M\$ en 2019 par rapport à 2018. Cette variation est attribuable à une augmentation des produits de l'Aéroport.

La GTAA est exonérée du paiement d'impôts fonciers conformément à la *Loi sur l'évaluation foncière* de l'Ontario et verse plutôt aux villes de Mississauga et de Toronto une somme prescrite par la réglementation à titre de paiement en remplacement d'impôts fonciers. Ce paiement annuel est fondé sur le trafic passagers réel d'une année antérieure et est assujéti à une hausse annuelle maximale selon la *Loi sur l'évaluation foncière* de l'Ontario. Les frais au titre des paiements en remplacement d'impôts fonciers ont augmenté de 5,0 % pour atteindre 38,4 M\$ en 2019 par rapport à 2018.

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.

Collectivement, le loyer foncier et les paiements en remplacement d'impôts fonciers ont représenté environ 19,3 % des charges d'exploitation de la GTAA, ou 15,1 % du total des charges pour 2019.

Par rapport à 2018, les charges liées aux biens et services ont augmenté de 7,7 %, ou 27,5 M\$, pour atteindre 384,9 M\$ pour 2019. L'augmentation des dépenses de la GTAA s'explique par des coûts de déneigement accrus, de 11,2 M\$, attribuables aux conditions météorologiques hivernales plus difficiles en 2019, des coûts de 6,6 M\$ liés aux technologies de l'information, des coûts de 3,9 M\$ liés aux immeubles de placement additionnels acquis par ACI à l'automne 2018, des coûts de réparation et d'entretien de 2,6 M\$ et par un accroissement des dépenses engagées pour favoriser l'amélioration du débit de passagers de 3,4 M\$. Ces éléments ont été en partie contrebalancés par une diminution de 3,6 M\$ des coûts des services publics. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, le total des dépenses engagées pour favoriser l'amélioration du débit passagers et de bagages s'est chiffré à environ 79,3 M\$.

Les salaires, traitements et charges sociales ont augmenté de 4,9 %, ou 9,4 M\$, par rapport à 2018 pour s'établir à 201,3 M\$ pour 2019. Cette hausse s'explique par l'augmentation des salaires et des traitements, du personnel additionnel affecté au transport par autocar, aux bagages, au dégivrage et à l'entretien de l'aérodrome, et a été en partie atténuée par les indemnités de départ versées en 2018.

La dotation aux amortissements des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles a augmenté de 5,0 % pour s'établir à 290,8 M\$ en 2019 par rapport à 2018. Cette augmentation s'explique par l'augmentation de la base d'actifs amortissables.

Une portion importante des charges d'exploitation de la GTAA englobe les biens et services, les salaires et l'amortissement pour appuyer les activités fournies par les organismes gouvernementaux à l'Aéroport. La portion des charges d'exploitation de la GTAA consacrées au soutien du travail de ces organismes, de 35,3 M\$, a diminué de 0,9 M\$ ou 2,4 % par rapport à 2018. Ces charges consistent en investissements directs et indirects dans l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'« ACSTA »), la U.S. Customs and Border Protection (« USCBP ») et l'Agence des services frontaliers du Canada (l'« ASFC ») afin de bonifier les services de sécurité transfrontaliers qu'ils fournissent. En 2019, selon les données publiées par l'ACSTA, cette dernière a contrôlé 19,8 millions de passagers au départ de Toronto-Pearson, une hausse d'environ 210 539 passagers ou 1,1 % par rapport à 2018. Pour 95,2 % des passagers contrôlés, le temps d'attente a été inférieur à 15 minutes, alors que le niveau de service cible canadien fixé par l'ACSTA est de 85,0 %.

Pour 2019, les charges d'intérêts et autres coûts de financement, déduction faite des produits d'intérêts, ont diminué de 1,1 % pour s'établir à 295,3 M\$, par rapport à 2018. Cette baisse est attribuable à une augmentation des intérêts incorporés résultant de dépenses accrues au titre des projets d'investissement à long terme, et à une augmentation des produits d'intérêts attribuable à des rendements accrus générés sur les réserves. Ces facteurs ont été en partie neutralisés par les charges d'intérêts fixes découlant de l'émission des BMT de série 2019-1 et de série 2019-2, et par une augmentation des charges d'intérêts sur la dette à court terme, attribuable aux taux d'intérêt plus élevés en 2019 par rapport à 2018.

Résultats d'exploitation nets

Suit le sommaire des résultats d'exploitation consolidés nets de la GTAA pour les exercices clos les 31 décembre 2019, 2018 et 2017 :

Résultats d'exploitation nets <i>(en millions de dollars)</i>	2019	2018	Variation ¹		2017
			\$	%	
Résultat net	139,8	113,7	26,1	23,0	112,2
Ajouter : Charge au titre du remboursement anticipé de titres de créance	—	28,7	(28,7)	(100,0)	—
Perte sur couverture de flux de trésorerie	—	2,7	(2,7)	(100,0)	—
Déduire : Prime sur obligations non amortie	—	(5,3)	5,3	(100,0)	—
Résultat net ajusté ²	139,8	139,8	—	—	112,2
Ajouter : Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	295,3	298,5	(3,2)	(1,1)	327,0
Déduire : Prime sur obligations non amortie	—	5,3	(5,3)	(100,0)	—
BAIL	435,1	443,6	(8,5)	(1,9)	439,2
Ajouter : Amortissement ³	290,8	277,0	13,8	5,0	264,7
BAILA ²	725,9	720,6	5,3	0,7	703,9
Marge du BAILA	47,7 %	49,0 %		(1,3) pp	50,7 %

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

² Le résultat net ajusté et le BAILA sont des mesures financières non conformes aux PCGR.

³ L'amortissement représente l'amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles.

Le résultat net de la GTAA a augmenté pour s'établir à 139,8 M\$ en 2019, en hausse de 23 % par rapport à 2018. Cette hausse est surtout attribuable à la diminution des charges d'intérêts et des coûts de financement, ainsi qu'au remboursement anticipé en 2018 de billets à moyen terme de série 2009-1. Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails. Compte non tenu des éléments non récurrents au titre des charges d'intérêts et des coûts de financement, le résultat net ajusté de 2019 a été stable, à 139,8 M\$, par rapport à 2018. L'augmentation des coûts de déneigement en 2019 a eu une incidence sur le solide rendement d'exploitation. Le résultat net ajusté est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples détails.

Le bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et l'amortissement (« BAILA ») a augmenté de 0,7 % en 2019 par rapport à 2018, pour être porté à 725,9 M\$. La marge du BAILA a diminué de 1,3 point de pourcentage par rapport à 2018, s'établissant à 47,7 % en 2019. La baisse affichée pour la marge du BAILA découle essentiellement du constant investissement pour maintenir le service à la clientèle, les liaisons et le débit ainsi que de la hausse des coûts de déneigement en 2019. Le BAILA est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour de plus amples renseignements.

Sommaire des résultats trimestriels

Suivent les principales données financières trimestrielles consolidées non auditées pour les trimestres clos du 31 mars 2018 au 31 décembre 2019 :

(en millions de dollars) ¹	Trimestres clos							
	Déc.	Sept.	Juin	Mars	Déc.	Sept.	Juin	Mars
Produits des activités ordinaires	385	403	371	362	367	397	359	349
Charges d'exploitation (exclusion faite de l'amortissement) ²	210	189	188	207	200	180	179	192
Amortissement ²	74	73	73	71	73	68	68	68
Résultat avant les charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	101	141	110	84	94	149	112	89
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	77	73	73	73	74	75	75	74
Charge au titre du remboursement anticipé de titres de créance	—	—	—	—	—	—	—	29
(Profit) perte sur couverture de flux de trésorerie	—	—	—	—	—	—	—	3
Résultat net	24	68	37	11	20	74	37	(17)

¹ Les chiffres du tableau peuvent différer des résultats présentés dans les états financiers consolidés intermédiaires résumés en raison de l'arrondissement.

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

Les résultats trimestriels de la GTAA varient sous l'influence du trafic passagers et des mouvements d'avions, lesquels varient selon la demande de déplacements associée aux vacances et à d'autres facteurs saisonniers. De plus, des facteurs tels que les conditions météorologiques et la conjoncture économique peuvent se répercuter sur les activités d'exploitation, les produits et les charges. Des modifications apportées aux installations d'exploitation à l'Aéroport peuvent aussi se répercuter sur les coûts d'exploitation et faire en sorte que les résultats trimestriels ne soient pas directement comparables d'un trimestre à l'autre. Étant donné l'effet variable de ces facteurs, les résultats trimestriels passés ne sont pas garants des tendances à venir.

PROJETS D'INVESTISSEMENT

La GTAA continue de répondre à la demande croissante de transport aérien en optimisant l'utilisation des installations existantes à Toronto-Pearson et en investissant dans les infrastructures de l'Aéroport. La GTAA met l'accent sur des programmes et projets d'investissement permettant d'améliorer le traitement et le trafic des passagers, des bagages et des appareils, de respecter les exigences réglementaires et de rehausser le service à la clientèle. Les dépenses liées à ces projets d'investissement sont essentiellement financées au moyen des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, le solde étant financé par le produit des émissions de titres de créance.

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

Agrandissement de la jetée G de l'aérogare 1 – La GTAA modernise et accroît la capacité des installations d'embarquement de la jetée G de l'aérogare 1 afin de permettre les activités des avions à fuselage étroit en réponse à l'augmentation du trafic passagers à l'Aéroport. Ce projet fera passer à dix les places de stationnement d'aéronefs à fuselage étroit, accroîtra l'aire de trafic connexe, augmentera les services de détail pour les voyageurs à destination ou en provenance des États-Unis et améliorera le débit et la circulation des voyageurs. L'agrandissement du bâtiment a commencé en 2017, et les travaux liés aux nouvelles aires de trafic et passerelles d'embarquement connexes ont été achevés en octobre 2019.

L'agrandissement de la jetée G comprend aussi des travaux de planification et de conception pour créer des installations supplémentaires liées aux salles d'attente, accroître l'efficacité et la sécurité des flux de passagers, rehausser l'expérience clients par des emplacements de restauration et des salles d'attente supplémentaires, assouplir le processus aux barrières et accélérer les correspondances grâce à la création d'un corridor intégralement réservé aux arrivées et aux comptoirs d'enregistrement. Depuis le début du projet visant les installations d'embarquement de la jetée G jusqu'au 31 décembre 2019, la GTAA a dépensé 108,0 M\$. En 2019, la GTAA a dépensé 37,8 M\$.

Programme d'amélioration de la manutention des bagages – Le programme d'améliorations de la manutention des bagages a été entrepris à l'aérogare 1 et à l'aérogare 3 afin d'accroître la capacité de manutention des bagages et d'améliorer la fiabilité et la sécurité de fonctionnement du système, de manière à satisfaire aux besoins actuels et anticipés en matière de bagages. Le projet actuel s'est amorcé au quatrième trimestre de 2018 et devrait être achevé en 2022. Le programme comprend plusieurs projets de conception-réalisation destinés à améliorer les façons de faire de l'Aéroport et à rehausser l'expérience des passagers. Depuis le début du programme d'amélioration de la manutention des bagages jusqu'au 31 décembre 2019, la GTAA a dépensé 117,0 M\$. En 2019, la GTAA a dépensé 94,2 M\$.

Réaménagement et agrandissement de l'aérogare 1 – Projet de première phase – Ce projet consiste en la conception et en la construction d'un étage intermédiaire au-dessus de l'aire actuelle des bagages à l'arrivée, et la relocalisation des installations de l'USCBP et des installations pour procéder au précontrôle des passagers en transit pour les voyageurs au départ et à destination et les voyageurs en correspondance. En outre, une nouvelle installation de sécurité préalable à l'embarquement instaurée par l'ACSTA est prévue pour les passagers à destination des États-Unis et pour faciliter la circulation à l'intérieur de l'immeuble. L'installation devrait accroître la capacité d'environ 30 % et simplifier le débit de passagers. Depuis le début du projet de première phase jusqu'au 31 décembre 2019, la GTAA a dépensé 22,6 M\$. En 2019, la GTAA a dépensé 10,8 M\$.

Division en sections du hall F de l'aérogare 1 – La division en sections du hall F accroîtra la capacité de traitement des passagers, réduira les délais de correspondance et augmentera la capacité et la souplesse du processus aux barrières, pour les aéronefs à fuselage étroit ou à large fuselage. Les augmentations de capacité seront obtenues par l'agrandissement des installations de l'ACSTA et de l'ASFC et par l'amélioration des débits de passagers au niveau 3, par des correspondances plus directes aux barrières pour les passagers ainsi que par la division en sections de l'aérogare 1 outre les modifications qui seront apportées aux barrières internationales pour permettre aux avions à large fuselage d'y avoir accès. Depuis le début du projet de division en sections du hall F de l'aérogare 1 jusqu'au 31 décembre 2019, la GTAA a dépensé 42,6 M\$. En 2019, la GTAA a dépensé 29,5 M\$.

En raison de la pandémie de la COVID-19 et de ses répercussions sur le trafic aérien mondial, sur les tiers fournisseurs, entrepreneurs et fournisseurs de services, certains de ces projets ainsi que d'autres dépenses d'investissement pourraient être retardés ou, au gré de la direction, remis à plus tard.

PROJETS D'INVESTISSEMENT FUTURS

La GTAA a entrepris des activités de conception, des études et des travaux de planification ayant trait aux possibles projets d'investissement suivants :

Réaménagement et agrandissement de l'aérogare 1 – Projets futurs – Les plans et les travaux de conception préliminaires pour les projets futurs de réaménagement et d'agrandissement de l'aérogare 1 ont été entrepris afin de créer de nouvelles portes d'embarquement en prévision des augmentations futures des déplacements au départ et à destination des États-Unis, en plus de renforcer la stratégie de méga plaque tournante du trafic aérien de la GTAA.

Réaménagement et agrandissement de l'aérogare 3 – Projets futurs – Le programme de projets futurs de réaménagement et d'agrandissement de l'aérogare 3 porte sur la rénovation et la modernisation des zones de l'aérogare qui n'étaient pas visées par le projet d'amélioration initial de l'aérogare 3. La planification et la conception préliminaires de ces projets ont commencé à la fin de 2018 et porteront essentiellement sur des projets pour répondre à la croissance du trafic passagers. Depuis le début des projets futurs de réaménagement et d'agrandissement de l'aérogare 3 jusqu'au 31 décembre 2019, la GTAA a dépensé 9,4 M\$. En 2019, la GTAA a dépensé 8,0 M\$.

Centre de transport en commun régional – Le centre de transport en commun régional vise à être une plaque tournante des transports de surface en répondant au besoin criant de meilleures correspondances entre la région entourant Toronto-Pearson, le reste de la région du Grand Toronto et la région de Hamilton. Les travaux de conception préliminaires ont débuté en 2018. Depuis le début des travaux du centre de transport en commun régional jusqu'au 31 décembre 2019, la GTAA a dépensé 7,1 M\$. En 2019, la GTAA a dépensé 0,3 M\$.

La GTAA a retenu les services de HOK, un chef de file en matière de conception durable de haute performance, pour commencer à élaborer les plans du centre de transport en commun régional à Toronto-Pearson. Par ailleurs, la GTAA et Metrolinx étudient conjointement des correspondances potentielles dans le corridor ferroviaire de Kitchener et la possibilité de liaisons additionnelles avec le projet de centre de transport en commun régional de Toronto-Pearson, reliant l'Aéroport aux principaux centres urbains du sud de l'Ontario. L'étude conjointe comprendra notamment la conception préliminaire, l'évaluation environnementale, une étude de faisabilité et une analyse de coûts détaillée pour d'autres possibilités de transport.

Le 4 décembre 2019, la GTAA a annoncé un investissement financier visant à faciliter l'étude technique nécessaire pour le prolongement de Eglinton Crosstown West - de Renforth à l'Aéroport. La GTAA continue à préconiser une amélioration du transport en commun faisant la liaison vers Toronto-Pearson et la zone d'emploi de l'Aéroport, ainsi que la création du centre de transport en commun régional intégré, aussi connu sous le nom de la « gare Union Ouest ». La GTAA s'engagera à hauteur d'environ 40 M\$ afin de faciliter l'étude sur les travaux nécessaires pour l'établissement de liaisons importantes vers Toronto-Pearson et la construction d'un réseau de transport en commun régional articulé autour du centre de transport en commun régional intégré proposé. La GTAA a déjà investi 38 M\$ dans les travaux en cours, et cette nouvelle annonce portera l'investissement total à un montant potentiel de 78 M\$.

ACTIF ET PASSIF

Aux 31 décembre 2019, 2018 et 2017, 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 :

<i>(en millions de dollars)</i>	2019	2018	Variation 2019 - 2018	2017
Actif total	6 583,4	6 437,6	145,8	6 186,2
Passif total	6 806,9	6 811,1	(4,2)	6 651,5
Déficit et cumul des autres éléments du résultat global	(223,5)	(373,5)	150,0	(465,3)

Au 31 décembre 2019 par rapport au 31 décembre 2018, l'actif total de la GTAA a augmenté de 145,8 M\$ surtout en raison d'une hausse de 92,8 M\$ des immobilisations corporelles et de 27,5 M\$ des fonds soumis à restrictions, ainsi que d'une hausse de 7,7 M\$ de la trésorerie et d'une hausse de 7,7 M\$ des avantages postérieurs à l'emploi. Le passif total de la GTAA a diminué de 4,2 M\$ du fait d'une baisse de 45,3 M\$ des dettes d'exploitation et charges à payer, en partie neutralisée par une augmentation de 41,4 M\$ des emprunts.

Le solde du déficit et du cumul des autres éléments du résultat global, qui se chiffrait à 223,5 M\$ au 31 décembre 2019, comme le présentent les états consolidés de la situation financière, a diminué en raison de l'accroissement du nombre de passagers et des activités de vol ainsi que des résultats d'exploitation.

Fonds soumis à restrictions <i>(en millions de dollars)</i>	2019	2018	Variation 2019 - 2018	2017
Fonds du service de la dette	68,8	60,6	8,2	72,7
Fonds de réserve du service de la dette	347,4	328,1	19,3	382,3
Total des fonds soumis à restrictions au titre de l'acte de fiducie-cadre	416,2	388,7	27,5	455,0

Comme le montre le tableau ci-dessus, le total des fonds soumis à restrictions a augmenté, passant de 388,7 M\$ en 2018 à 416,2 M\$ en 2019, en raison de l'émission par la GTAA de BMT de séries 2019-1 et 2019-2, augmentation en partie neutralisée par le remboursement anticipé des BMT de série 2016-1. Les fonds en trésorerie soumis à restrictions ont été investis dans des instruments à court terme de qualité supérieure.

Les divers fonds affectés au service de la dette représentent des fonds servant au paiement régulier des intérêts et du principal et des montants mis de côté auprès du fiduciaire conformément à l'acte de fiducie-cadre de la GTAA, à titre de garantie pour des émissions particulières de titres de créance. Comme la GTAA dispose de produits et de fonds de réserve suffisants pour se conformer à la clause restrictive de l'acte de fiducie-cadre, aucun montant ne doit être déposé dans le fonds de couverture du service de la dette pour respecter cette clause. Le fonds de réserve d'exploitation et d'entretien et 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 :

<i>(en millions de dollars)</i>	2019	2018	Variation	2017
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	729,1	730,6	(1,5)	724,5
Dépenses d'investissement ¹ – Immobilisations corporelles	(421,9)	(319,4)	(102,5)	(279,4)
Dépenses d'investissement ¹ – Immeubles de placement	(6,6)	(178,4)	171,8	(286,5)
Intérêts versés et autres coûts de financement, montant net ²	(300,8)	(314,0)	13,2	(334,3)
Charge au titre du remboursement anticipé de titres de créance	—	(28,7)	28,7	—
Païement à la résiliation de la couverture de flux de trésorerie	—	(14,7)	14,7	—
Flux de trésorerie disponibles³	(0,2)	(124,6)	124,4	(175,7)
(Augmentation) diminution des fonds soumis à restrictions	(27,5)	66,2	(93,7)	22,0
Emprunts (remboursements), montant net	35,4	68,7	(33,3)	92,0
Sorties de trésorerie nettes	7,7	10,3	(2,6)	(61,6)
Engagement tarifaire prévu dans l'acte de fiducie cadre⁴				
Clause restrictive relative à l'exploitation (<i>exigence minimale de 100 %</i>)	137,1 %	135,9 %	1,2 pp	137,6 %
Clause restrictive relative au service de la dette (<i>exigence minimale de 125 %</i>)	150,4 %	148,5 %	1,9 pp	144,9 %
Au 31 décembre				
	2019	2018	Variation	2017
Total de la dette	6 411,7	6 370,3	41,4	6 311,8
Trésorerie	30,2	22,5	7,7	12,2
Fonds soumis à restrictions	416,2	388,7	27,5	455,0
Dette nette⁵	5 965,3	5 959,1	6,2	5 844,6
Principaux indicateurs de crédit (en dollars)				
Total de la dette / nombre de passagers embarqués ⁶	254	258	(1,6) %	268
Dette nette ⁵ / nombre de passagers embarqués ⁶	236	241	(2,1) %	248

¹ Les dépenses d'investissement – Immobilisations corporelles se rapportent à l'acquisition et à la construction d'immobilisations corporelles et incorporelles; les dépenses d'investissement – Immeubles de placement se rapportent à des acquisitions et à la construction d'immeubles de placement. Les deux sont présentées dans les tableaux consolidés des flux de trésorerie des états financiers consolidés au 31 décembre 2019.

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

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

⁴ 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).

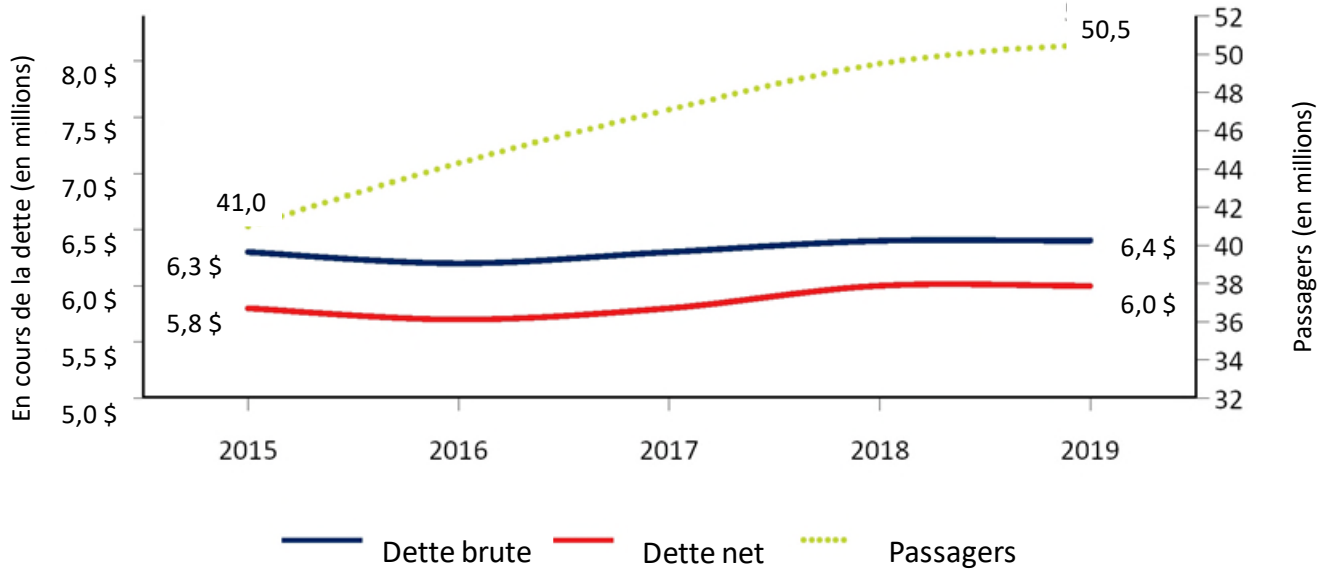
⁵ La dette nette, mesure financière non conforme aux PCGR, correspond à la dette brute, déduction faite de la trésorerie et des fonds soumis à restrictions. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

⁶ Le nombre de passagers embarqués est défini comme étant égal à la moitié du nombre total de passagers et est établi à partir du trafic des douze mois précédents.

Les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation ont diminué de 1,5 M\$ par rapport à 2018 pour s'établir à 729,1 M\$ en 2019. Le déficit au titre des flux de trésorerie disponibles a baissé de 124,4 M\$ par rapport à 2018, en raison de la diminution des coûts d'acquisition d'immeubles et de la charge d'intérêts en 2019 ainsi que de la charge au titre du remboursement anticipé de titres de créance et de la résiliation des couvertures de flux de trésorerie en 2018, ces facteurs ayant été en partie contrebalancés par la hausse des dépenses d'investissement au titre des immobilisations corporelles en 2019. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour de plus amples renseignements.

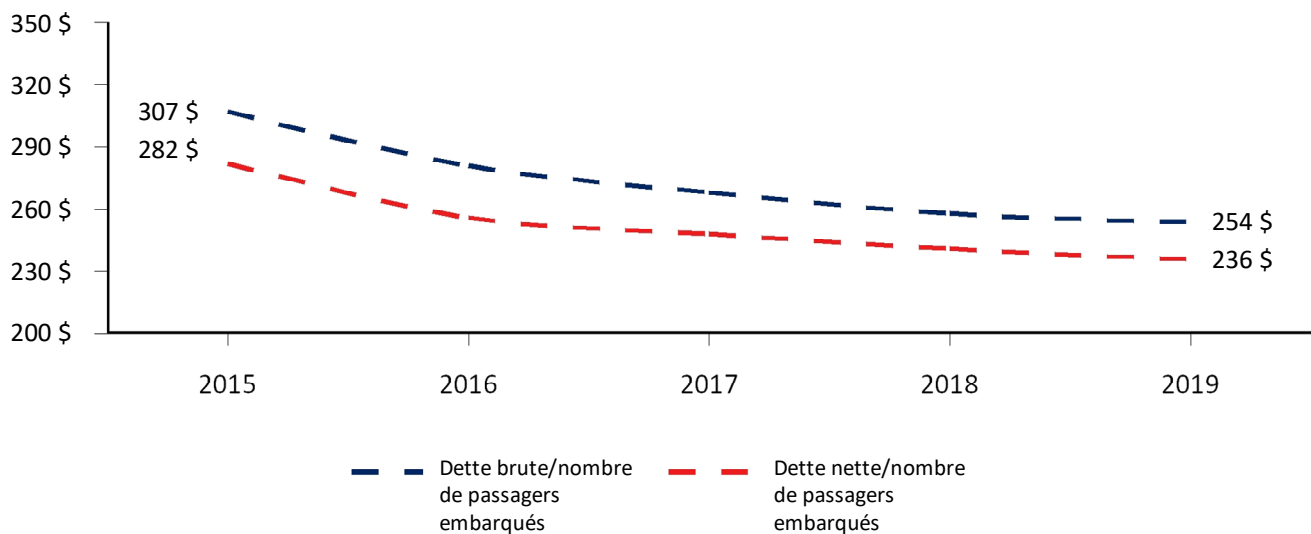
La dette nette a augmenté de 6,2 M\$, s'établissant à 6,0 G\$ au 31 décembre 2019 par rapport au 31 décembre 2018. La dette nette est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour de plus amples renseignements.

Le graphique ci-dessous illustre l'augmentation de la dette brute de la GTAA au cours des cinq derniers exercices, qui est passée de 6,3 G\$ en 2015 à 6,4 G\$ en 2019 ainsi que l'accroissement de la dette nette, qui est passée de 5,8 G\$ en 2015 à 6,0 G\$ en 2019.



Le total de la dette par passager embarqué de la GTAA, un indicateur financier clé du secteur des aéroports, a reculé de 2015 à 2019, passant de 307 \$ à 254 \$; et la dette nette par passager embarqué a diminué, passant de 282 \$ en 2015 à 236 \$ en 2019. La dette nette par passager embarqué a suivi une pente descendante au cours des dernières années, comme le montre le graphique suivant. La dette nette par passager embarqué est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour de plus amples renseignements.

Dette par passager embarqué



La méthode d'établissement des droits de la GTAA et la capacité de générer des produits commerciaux, conjuguées aux pratiques de gestion du risque de taux d'intérêt et de liquidité de la GTAA, permettent à celle-ci de gérer ses niveaux d'endettement et ses coûts du service de la dette. Par le passé, la GTAA a remboursé certains titres d'emprunt avant leur échéance prévue, et elle pourrait le faire également dans l'avenir. De plus, la GTAA peut à l'occasion chercher à retirer ou à racheter des titres de créance en cours au moyen d'achats au comptant sur le marché libre, de transactions négociées en privé ou autrement. De tels remboursements ou rachats, le cas échéant, seront tributaires des fonds excédentaires et des soldes des réserves, de la conjoncture de marché en vigueur et d'autres facteurs. Ces activités visent une diminution graduelle du montant brut de l'encours de la dette de la GTAA et donc du montant net de ses charges d'intérêts annuelles.

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

La stratégie de la GTAA en matière de gestion de ses placements et de sa trésorerie est de satisfaire à ses besoins de liquidités, notamment aux fins de ses activités d'exploitation et de ses programmes d'investissement, et d'accéder aux marchés financiers en cas de besoin. La GTAA surveille donc ses besoins de flux de trésorerie dans cette optique. Compte tenu du montant disponible aux termes de ses facilités de crédit, des soldes de ses fonds soumis à restrictions, de sa capacité de faire appel aux marchés financiers et de ses projections de flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, la GTAA ne prévoit pas manquer de fonds pour 2020. Cependant, des événements indépendants de sa volonté pourraient survenir et nuire à sa situation de trésorerie. Se reporter à la rubrique « Facteurs de risque » pour un supplément d'information.

Le 3 avril 2019, la GTAA a émis pour 500,0 M\$ de billets à moyen terme de série 2019-1 échéant le 3 avril 2029 et portant intérêt au taux de 2,73 %, pour un produit net de 497,9 M\$. Le produit net a servi à réduire en partie le papier commercial en cours.

Le 25 septembre 2019, la GTAA a exercé son droit de racheter la totalité des billets à moyen terme de série 2016-1 d'un montant de 300,0 M\$ en circulation le 25 octobre 2019 (la « date de rachat »). Les billets à moyen terme de série 2016-1 venaient initialement à échéance le 21 février 2021. Pour refinancer le rachat des billets à moyen terme de série 2016-1, la GTAA a émis, le 17 octobre 2019, des billets à moyen terme de série 2019-2 de 900,0 M\$ échéant le 17 octobre 2039, à un taux d'intérêt nominal de 2,75 %, ce qui a donné lieu à un produit net de 894,3 M\$. Le produit résiduel de cette émission a été utilisé pour rembourser le papier commercial en cours.

Les agences de notation Standard & Poor's (« S&P ») et Moody's Investors Service, Inc. (« Moody's ») ont respectivement attribué aux obligations au titre de la dette à long terme de la GTAA des notes de « A+ » et de « Aa3 ». DBRS a accordé une notation de « R-1 (faible) » aux obligations au titre du papier commercial de la GTAA et une notation d'émetteur de « A (élevée) » à la GTAA. Les notes visent à fournir aux investisseurs un avis indépendant sur la qualité du crédit. Ces notes ne constituent pas une recommandation d'acheter, de vendre ou de conserver des titres et peuvent être modifiées ou retirées en tout temps par l'agence de notation. Chaque note doit être évaluée indépendamment des autres. La notice annuelle de la GTAA pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 contient de plus amples informations sur les notations de la GTAA.

Source	Devise	Échéance	Valeur	Montant prélevé / Garantie du papier commercial	Disponibilité	Disponibilité
Trésorerie	CAD				30,2	22,5
Facilités de crédit						
1) Facilité d'exploitation renouvelable ¹	CAD	22 mai 2022	1 400,0	—	1 400,0	1 400,0
Garantie du papier commercial ¹				60,0	(60,0)	(1 098,8)
Disponible pour les besoins généraux					1 340,0	301,2
2) Facilité d'émission de lettres de crédit	CAD	22 mai 2020	150,0	109,2	40,8	50,8
			1 550,0	169,2	1 380,8	352,0
Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie)					1 411,0	374,5
3) Facilité de couverture ²	CAD	Selon le contrat	150,0	—	150,0	150,0
Total des facilités de crédit et de la trésorerie			1 700,0	169,2	1 561,0	524,5

¹ Au 31 décembre 2019, le programme de papier commercial de 60,0 M\$ était intégralement garanti par une tranche de 60,0 M\$ de la facilité de crédit d'exploitation renouvelable.

² 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 tous les autres emprunts. La facilité de crédit d'exploitation renouvelable et la facilité d'émission de lettres de crédit peuvent être prorogées chaque année de un an, avec l'accord des prêteurs. La facilité de crédit d'exploitation renouvelable de 1,4 G\$ est utilisée 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 renouvelable. Au 31 décembre 2019, un montant de 60,0 M\$ de papier commercial était en cours, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de crédit d'exploitation renouvelable, un montant de 109,2 M\$ avait été prélevé sur la facilité d'émission de lettres de crédit de 150,0 M\$ et aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de couverture de 150,0 M\$.

Au 31 décembre 2019, le fonds de roulement de la GTAA accusait un déficit de 310,0 M\$ correspondant à l'actif courant diminué du passif courant. Ce montant comprenait essentiellement les charges d'intérêts sur la dette à long terme, les charges régulières et le papier commercial en cours de 60,0 M\$. Le fonds de roulement est une mesure financière qui représente la liquidité à court terme des actifs pouvant être rapidement convertis en trésorerie pour régler les passifs courants ainsi que les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement courantes. Au 31 décembre 2019, la GTAA disposait d'un montant de 1,3 G\$ aux fins générales de l'entreprise et d'un montant de 60,0 M\$ garantissant le solde du papier commercial aux termes de sa facilité de crédit d'exploitation renouvelable. Selon la direction, le montant disponible aux termes de sa facilité de crédit d'exploitation renouvelable, ses flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation 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 2019 par regroupements d'échéances selon la durée de la période restant à courir, de la date de clôture jusqu'à l'échéance prévue au contrat. Il ne tient pas compte des obligations au titre des régimes de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi, dont les échéances varient en fonction du moment où les participants quittent les régimes concernés. Le tableau a été dressé en fonction des flux de trésorerie contractuels non actualisés selon la première des dates à laquelle la GTAA peut être tenue de rembourser. Il comprend les flux de trésorerie liés au principal et aux intérêts.

Obligations contractuelles <i>(en millions de dollars)</i>	Paiements exigibles par période				
	Total	Moins de un an	De un an à trois ans	De quatre à cinq ans	Par la suite
Dettes d'exploitation et charges à payer	287,9	287,9	—	—	—
Obligations d'achat ¹	1 285,1	642,6	418,7	153,0	70,8
Papier commercial	60,0	60,0	—	—	—
Principal de la dette à long terme	6 326,2	19,4	430,7	48,4	5 827,7
Intérêts à payer sur la dette à long terme	4 506,2	318,1	632,3	603,0	2 952,8
	12 465,4	1 328,0	1 481,7	804,4	8 851,3

¹ Les obligations d'achat comprennent les engagements aux termes de contrats de biens et de services conclus par la GTAA au 31 décembre 2019 qui sont nécessaires au fonctionnement de celle-ci dans le cours normal des activités pour les prochaines années. Elles tiennent également compte d'engagements immobiliers de quelque 297,7 M\$.

Les dettes d'exploitation, les charges à payer et les obligations d'achat devraient être financées à même les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, tandis que les obligations au titre du papier commercial et de la dette à long terme ainsi que les intérêts à payer connexes devraient être financés principalement au moyen d'une combinaison d'emprunts sur les marchés financiers et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation.

Dans le cadre de l'exploitation et de l'aménagement de l'Aéroport, la GTAA s'était engagée, au 31 décembre 2019, à effectuer des dépenses d'investissement d'environ 297,7 M\$, contre 327,8 M\$ au 31 décembre 2018. La GTAA entend financer ces engagements principalement au moyen de ses flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation et lorsque nécessaire par d'autres émissions de titres de créance.

Une mesure de la capacité de la GTAA d'assurer le service de sa dette est sa capacité à se conformer à certaines clauses restrictives de l'acte de fiducie-cadre. L'acte de fiducie-cadre prévoit notamment un engagement tarifaire qui consiste en deux tests financiers (une clause restrictive relative à l'exploitation et une clause restrictive relative au service de la dette) visant à faire en sorte que : i) les produits des activités ordinaires de chaque exercice soient suffisants pour faire tous les paiements requis au titre du service de la dette ainsi que les dépôts dans les fonds et les fonds de réserve et tous les autres paiements dont la GTAA doit s'acquitter dans le cours normal de ses activités consolidées; et ii) les produits nets et tout transfert depuis le fonds général, pour chaque exercice financier, correspondent au moins à 125 % du service annuel de la dette de chaque exercice financier; (selon le sens qu'attribue à tous ces termes l'acte de fiducie-cadre). La GTAA fixe ses tarifs, charges, droits et loyers pour faire en sorte que ces deux clauses restrictives prévues dans l'acte de fiducie-cadre soient respectées. Les deux tests financiers excluent des charges l'amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles. La clause restrictive relative au service de la dette prévoit cependant un amortissement théorique de l'encours de la dette sur une période de 30 ans. Le fait d'inclure l'amortissement théorique de la dette permet de déterminer si les produits nets suffiront à éteindre la dette sur une période de 30 ans, ce qui est considéré comme adéquat pour un fournisseur d'infrastructures dont les immobilisations sont aussi importantes et durables. En 2019, le ratio prévu dans la clause restrictive relative à l'exploitation de la GTAA était de 137,1 %, ce qui est supérieur à l'exigence minimale de 100 % et le ratio prévu dans la clause restrictive relative au service de la dette était de 150,4 %, ce qui est supérieur à l'exigence minimale de 125 %, dans les deux cas aux termes de l'acte de fiducie-cadre.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

Résultat net ajusté

Le résultat net ajusté s'entend du résultat net compte non tenu de la charge au titre du remboursement anticipé de titres de créance, de la prime sur obligations non amortie résiduelle et de la perte sur couverture de flux de trésorerie.

BAIIA et marge du BAIIA

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

Flux de trésorerie disponibles

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

Dette nette

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

Dette nette par passager embarqué

La dette nette par passager embarqué est définie comme correspondant à la dette nette sur le nombre total de passagers embarqués. Le nombre de passagers embarqués 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 embarqués 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 embarqué est largement utilisée par les aéroports et d'autres utilisateurs pour évaluer un endettement approprié pour un aéroport.

PRINCIPALES MÉTHODES ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Les principales méthodes comptables de la GTAA et les modifications apportées à celles-ci sont respectivement décrites à la note 3 et à la note 4 des états financiers consolidés aux 31 décembre 2019 et 2018. 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 nouvelles normes ou normes modifiées suivantes en date du 1^{er} janvier 2019. Ces changements ont été apportés conformément aux dispositions transitoires applicables.

a) IFRS 16 *Contrats de location*

Cette norme a été publiée en janvier 2016 et énonce les principes de comptabilisation, d'évaluation et de présentation des contrats de location, ainsi que les informations à fournir à leur sujet. Cette norme a remplacé la norme IAS 17 *Contrats de location*. L'objectif de la norme est de faire en sorte que les preneurs et les bailleurs fournissent de l'information pertinente donnant une image fidèle de ces transactions. Cette information donne aux utilisateurs d'états financiers une base pour évaluer l'effet des contrats de location sur la situation financière, la performance financière et les flux de trésorerie de l'entité.

La comptabilisation de ces contrats n'a pas changé de manière significative pour les bailleurs. IFRS 16 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. La GTAA a appliqué la définition du contrat de location qui est donnée dans IFRS 16 à tous ses contrats en cours à la date de transition, selon la méthode rétrospective modifiée, selon laquelle il n'est pas nécessaire de retraiter l'information financière des périodes comparatives. La GTAA a évalué l'incidence de cette nouvelle norme sur le bail foncier. Il n'y a aucune incidence sur les états financiers consolidés en ce qui concerne la comptabilisation du bail foncier conformément à la nouvelle norme, car les paiements de loyer foncier sont tributaires des produits de l'Aéroport; par conséquent, les charges continueront d'être comptabilisées dans les états consolidés du résultat net et du résultat global selon la comptabilité d'exercice. La GTAA a aussi évalué l'incidence de cette norme en ce qui concerne les autres contrats de location et les contrats de location incorporés et a conclu qu'il n'y avait pas d'autres contrats de location importants ni d'autres contrats de location incorporés à comptabiliser au moment de l'adoption de la norme. La GTAA a évalué l'incidence de cette norme en ce qui concerne la sous-location de terrains aux termes du bail foncier et a conclu qu'il n'y avait pas de contrats de sous-location importants à comptabiliser au moment de l'adoption de la norme.

b) Modifications d'IAS 19 *Avantages du personnel*

Cette norme révisée modifie les directives concernant les régimes à prestations définies et la comptabilisation des modifications, réductions ou liquidations de régime. Les modifications s'appliquaient aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. L'adoption de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés.

c) Modifications d'IAS 23 *Coûts d'emprunt*

Ces modifications précisent que, si un emprunt spécifique demeure en cours une fois que l'actif qualifié est prêt à l'emploi ou à la vente, il fera partie des emprunts généraux. Ces modifications ont été appliquées de manière prospective pour les coûts d'emprunt engagés au cours des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. L'adoption de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés.

d) Modifications d'IFRS 9 *Instruments financiers*

Cette norme a été modifiée pour permettre aux sociétés d'évaluer au coût amorti certains actifs financiers remboursables par anticipation prévoyant une compensation négative. Les actifs visés, qui comprennent des prêts et des titres de créance, auraient autrement été évalués à la juste valeur par le biais du résultat net. Les actifs financiers qui rempliraient la condition voulant que leurs flux de trésorerie contractuels correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts si ce n'était d'une clause de remboursement anticipé prévoyant une compensation négative peuvent être évalués au coût amorti ou à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global si les conditions d'admissibilité sont réunies. Ces modifications d'IFRS 9 précisent également comment comptabiliser la modification d'un passif financier. La plupart de ces modifications entraîneront la comptabilisation immédiate d'un profit ou d'une perte. Les modifications s'appliquaient aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. L'adoption de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés.

Normes comptables publiées mais non encore en vigueur

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

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

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

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

TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

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

En raison de la capacité du gouvernement du Canada de désigner les membres, ce gouvernement et les organismes gouvernementaux s'y rattachant sont considérés comme des parties liées aux fins comptables.

La GTAA s'est prévaluée de l'exemption visant les entités liées à une autorité publique permettant de ne présenter que les transactions significatives. L'ACSTA est une partie liée.

Les parties liées à la GTAA comprennent aussi des principaux dirigeants. Les principaux dirigeants comprennent le chef de la direction, le chef des finances et les vice-présidents à qui incombent l'autorité et la responsabilité de planifier, de diriger et de contrôler les activités de la GTAA. Au 31 décembre 2019, 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 supervise collectivement la gestion et l'exploitation de l'Aéroport. Seulement aux fins susmentionnées, le conseil d'administration est considéré comme faisant partie des principaux dirigeants, bien que ses membres soient tous indépendants de la direction. À cet égard, la GTAA avait conclu des transactions dans le cours normal avec le conseil d'administration relativement à la rémunération versée aux membres dans le cadre de leurs fonctions d'administrateurs.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES INTERNES

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

Le comité d'audit de la société a examiné le présent rapport de gestion et les états financiers consolidés audités, et le conseil d'administration de la société a approuvé ces documents avant leur publication.

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

La direction, sous la supervision et avec la participation du chef de l'exploitation et du chef des finances de la société, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information (tels qu'ils sont définis dans le *Règlement 52-109*) et conclu que, au 31 décembre 2019, les contrôles et procédures de communication de l'information étaient efficaces.

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

La direction, sous la supervision et avec la participation du chef de la direction et du chef des finances de la société, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la société (tels qu'ils sont définis dans le Règlement 52-109). Pour son évaluation, la société a utilisé les critères établis dans le document intitulé Internal Control - Integrated Framework (2013), publié par le Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). 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 2019, 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 2019 aucun changement dans le contrôle interne à l'égard de l'information financière qui a eu, ou qui est raisonnablement susceptible d'avoir eu, une incidence importante sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière de la société. La direction continuera de surveiller l'efficacité de ses contrôles internes à l'égard de l'information financière et de ses contrôles et procédures de communication de l'information, et pourra y apporter des modifications de temps à autre, selon ce qu'elle considère comme nécessaire ou souhaitable.

FACTEURS DE RISQUE

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

La GTAA a mis en place un programme de gestion du risque d'entreprise visant à sensibiliser les employés aux risques et à disposer d'une approche rigoureuse de repérage, d'évaluation, de traitement et de gestion des risques. L'approche à l'échelle de l'entreprise permet de gérer les risques liés aux affaires ainsi que les risques externes et de les harmoniser avec les objectifs stratégiques de la GTAA.

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 CONCERNANT L'INFORMATION PROSPECTIVE

Le présent rapport de gestion contient de l'information prospective au sujet de la GTAA. Cette information prospective repose sur la formulation de diverses hypothèses et est exposée à des risques et à des 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 », « avoir l'intention de », « estimer », « prévoir » et d'autres expressions du même ordre, ainsi que des verbes conjugués au temps futur et au mode conditionnel, tels que « feront », « devraient », « feraient » et « pourraient », dénotent souvent la présence d'énoncés prospectifs. Plus précisément, l'information prospective contenue dans le présent rapport de gestion comprend, entre autres, des énoncés portant sur ce qui suit : la croissance prévue du volume de passagers; les investissements supplémentaires dans l'Aéroport visant notamment les projets d'immobilisations et les infrastructures matérielles; la stratégie commerciale et les faits saillants de la GTAA; la croissance prévue du trafic intérieur et international et du fret; la croissance future du niveau d'activité ou de la demande à l'Aéroport; les besoins de capitaux d'emprunt de la GTAA, son programme d'emprunt et sa capacité d'accéder aux marchés financiers; la capacité de la GTAA à respecter les ratios des clauses restrictives; les coefficients d'occupation et la composition des parcs aériens des compagnies aériennes; la méthode d'établissement des droits de la GTAA et sa relation avec la durabilité financière et d'entreprise, l'endettement et le coût des services; les produits des activités ordinaires, les flux de trésorerie, le fonds de roulement et la situation de trésorerie, y compris la capacité de la GTAA de combler tout déficit du fonds de roulement et l'absence de manque à gagner en 2020; la baisse des charges moyennes des transporteurs aériens par passager embarqué; la stratégie de méga plaque tournante; les investissements destinés aux aérogares, aux installations côté piste, aux entrepistes et autres aménagements de l'Aéroport; les budgets et les dépenses au titre des 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, y compris le nouveau hall et l'agrandissement des

installations de traitement des passagers et le centre de transport en commun régional; le remboursement ou le rachat des titres de créance en cours et les économies sur le montant net des charges d'intérêts et des coûts de financement qui y sont associées; l'utilisation de certains fonds de réserve affectés; et le financement des engagements en cours au titre des dépenses d'investissement.

L'information prospective est fondée sur un éventail de facteurs et d'hypothèses d'importance, dont les suivants : la croissance à long terme de la population, de l'emploi et du revenu moyen engendrera une plus grande demande dans le secteur de l'aviation dans la région du Grand Toronto; les économies canadienne, américaine et mondiale progresseront selon les prévisions; la capacité des transporteurs aériens répondra à la demande en déplacements aériens dans la région du Grand Toronto; la croissance et la viabilité des transporteurs aériens contribueront à la demande dans le secteur de l'aviation de la région du Grand Toronto; la région du Grand Toronto continuera d'attirer les passagers en déplacements intérieurs et internationaux; le secteur de l'aviation commerciale ne sera pas considérablement touché par des risques liés au secteur du transport aérien; le coût du resserrement des mesures de sécurité aérienne ne sera pas trop lourd à porter pour les transporteurs aériens, les passagers, les expéditeurs ou la GTAA; aucun événement d'importance, comme une catastrophe naturelle ou un cataclysme, ne surviendra et ne se répercutera sur le cours normal des affaires ou sur l'environnement macroéconomique; la GTAA aura accès aux marchés financiers selon des modalités et des taux concurrentiels; et les programmes d'investissement ne subiront aucun dépassement de coûts ni retard. 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 : la précarité continue de l'activité économique actuelle et future, y compris les secousses dans l'environnement macroéconomique (variations des prix du pétrole, inflation, change, emploi et dépenses); la réduction des niveaux d'activité aéronautique; les flambées épidémiques ou le risque d'épidémies, de virus ou d'autres maladies contagieuses, y compris la COVID-19, et les recommandations sanitaires à l'intention des voyageurs; l'instabilité des compagnies aériennes ou des perturbations dans la capacité de la flotte des transporteurs aériens; les guerres, les émeutes ou les actions politiques; les interruptions de travail; les interruptions causées par des conditions météorologiques extrêmes, les catastrophes naturelles ou d'autres événements qui ont 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; la conjoncture des marchés financiers; les variations des taux de change; l'évolution des lois ou des règlements, y compris la réglementation tarifaire; les changements défavorables apportés au bail foncier; l'utilisation des télécommunications et du transport terrestre comme solutions de rechange au transport aérien; la perte de produits commerciaux; la disponibilité et le coût du carburacteur; les coûts des émissions de carbone et les limites imposées à ces émissions; les faits ou mesures réglementaires défavorables; les facteurs environnementaux et les changements climatiques; la disponibilité de l'assurance responsabilité aéronautique 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, en particulier ceux qui sont indiqués dans la notice annuelle accessible au www.sedar.com.

L'information prospective contenue dans le présent rapport de gestion traduit les attentes à la date du présent rapport, et elle est appelée à changer. 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, à moins que la loi ne l'exige.

**États financiers consolidés de
l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto**

31 décembre 2019 et 2018





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 2019 et 2018, 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 2019 et 2018;
- 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 annexes, 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, et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles.

*PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l.
PwC Tower, 18 York Street, Suite 2600, Toronto (Ontario) Canada M5J 0B2
Tél. : +1 416 863-1133, Téléc. : +1 416 365-8215*

« PwC » s'entend de PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l., une société à responsabilité limitée de l'Ontario.



Autres informations

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 la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

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

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.

Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Toronto (Ontario)

Le 26 mars 2020

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

États consolidés de la situation financière


31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2019	2018
Actif	\$	\$
Actif courant		
Trésorerie	30 249	22 530
Fonds soumis à restrictions (note 6)	68 827	60 608
Créances (note 7)	86 741	87 211
Charges payées d'avance	6 379	4 987
Stocks	12 416	11 215
	204 612	186 551
Actif non courant		
Fonds soumis à restrictions (note 6)	347 374	328 128
Immobilisations incorporelles et autres actifs (note 8)	95 570	85 185
Immobilisations corporelles (note 9)	5 402 076	5 309 278
Immeubles de placement (note 10)	473 328	475 701
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi (note 13)	60 433	52 711
	6 583 393	6 437 554
Passif		
Passif courant		
Dettes d'exploitation et charges à payer (note 18)	287 949	333 254
Dépôts de garantie et produits différés	84 792	84 836
Dettes à long terme et papier commercial (note 11)	141 826	1 173 246
	514 567	1 591 336
Passif non courant		
Crédits différés (note 8)	13 396	15 598
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi (note 13)	9 096	7 121
Dettes à long terme (note 11)	6 269 861	5 197 009
	6 806 920	6 811 064
Déficit et cumul des autres éléments du résultat global	(223 527)	(373 510)
	6 583 393	6 437 554

Engagements et passifs éventuels (note 15)

Événement postérieur à la date de clôture (note 21)

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

Signé au nom du conseil



Administrateur

Signé au nom du conseil



Administrateur

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

États consolidés du résultat net et du résultat global

Exercices clos les 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2019	2018
	\$	\$
Produits des activités ordinaires (note 17)		
Droits d'atterrissage	323 944	318 533
Frais généraux liés aux aérogares	193 653	191 261
Frais d'améliorations aéroportuaires	448 082	459 964
Parc de stationnement automobile et transport de surface	203 316	191 800
Concessions	167 001	144 276
Locations	148 243	133 309
Autres	37 017	32 585
	1 521 256	1 471 728
Charges d'exploitation		
Loyer foncier (notes 1 et 12)	170 803	165 249
Biens et services (note 19)	384 867	357 394
Salaires, traitements et charges sociales	201 275	191 915
Paievements en remplacement d'impôts fonciers	38 382	36 554
Amortissement des immobilisations corporelles (note 9)	277 350	268 548
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 8)	4 454	1 226
Amortissement des immeubles de placement (note 10)	9 017	7 200
	1 086 148	1 028 086
Résultat avant intérêts et coûts de financement, montant net	435 108	443 642
Produits d'intérêts	11 858	8 021
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt et autres coûts de financement	(307 147)	(306 576)
Charge au titre du remboursement anticipé de titres de créance	—	(28 698)
Perte sur couverture de flux de trésorerie	—	(2 686)
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net (note 11)	(295 289)	(329 939)
Bénéfice net	139 819	113 703
Éléments pouvant être reclassés ultérieurement dans le résultat net :		
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	4 030	2 454
Perte sur couverture de flux de trésorerie	—	(12 047)
Éléments ne pouvant être reclassés ultérieurement dans le résultat net :		
Réévaluations des régimes de retraite (note 13)	6 134	(12 314)
Autres éléments du résultat global	10 164	(21 907)
Total du résultat global	149 983	91 796

Transactions entre parties liées (note 14)

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

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

États consolidés de l'évolution du déficit et du cumul des autres éléments du résultat global

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

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)	Déficit	Cumul des autres éléments du résultat global	Total
		\$	\$
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	(450 579)	(14 727)	(465 306)
Bénéfice net	113 703	—	113 703
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	—	2 454	2 454
Perte sur les couvertures de flux de trésorerie	—	(12 047)	(12 047)
Réévaluations des régimes de retraite	(12 314)	—	(12 314)
Total du résultat global de l'exercice	101 389	(9 593)	91 796
Solde au 31 décembre 2018	(349 190)	(24 320)	(373 510)

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

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

Tableaux consolidés des flux de trésorerie

Exercices clos les 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2019	2018
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		
Bénéfice net	139 819	113 703
Ajustements au titre des éléments suivants :		
Amortissement des immobilisations corporelles	277 350	268 548
Amortissement des immeubles de placement	9 017	7 200
Amortissement des immobilisations incorporelles et des autres actifs	9 550	6 322
Perte nette découlant de la cession d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	490	355
Régimes d'avantages postérieurs à l'emploi	387	(121)
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	295 289	329 939
Amortissement de crédits différés	(2 202)	(2 202)
Variations du fonds de roulement :		
Créances	470	(17 861)
Charges payées d'avance	(1 392)	782
Stocks	(1 201)	(1 918)
Dettes d'exploitation et charges à payer	1 605	20 621
Dépôts de garantie et produits différés	(43)	5 224
	729 139	730 592
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Acquisition et construction d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	(421 864)	(319 399)
Acquisition et construction d'immeubles de placement	(6 644)	(178 352)
Produit de la sortie d'immobilisations corporelles	116	66
(Augmentation) diminution des fonds soumis à restrictions	(27 465)	66 237
	(455 857)	(431 448)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Émission de billets à moyen terme, déduction faite des coûts d'émission	1 389 965	496 267
Remboursement de billets à moyen terme et sur la dette à long terme	(318 258)	(1 000 052)
Remboursement sur la facilité de crédit	—	(25 000)
(Remboursement) émission de papier commercial	(1 036 493)	597 424
Intérêts versés et autres coûts de financement, montant net	(300 777)	(314 009)
Païement des charges au titre du remboursement anticipé de titres de créance	—	(28 698)
Païement à la résiliation de la couverture de flux de trésorerie	—	(14 733)
	(265 563)	(288 801)
Entrées de trésorerie nettes	7 719	10 343
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	22 530	12 187
Trésorerie à la clôture de l'exercice	30 249	22 530

Au 31 décembre 2019, la trésorerie était composée d'un solde de trésorerie de 31,0 M\$ (23,7 M\$ au 31 décembre 2018), déduction faite de chèques en circulation de 0,8 M\$ (1,2 M\$ au 31 décembre 2018).

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

Notes annexes

31 décembre 2019 et 2018

(En milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire)

1. INFORMATIONS GÉNÉRALES

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

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

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

Assujettissement de l'Aéroport à un bail foncier

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

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

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

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

Le loyer foncier est établi selon un pourcentage des produits de l'Aéroport, tel qu'il est défini aux termes du bail foncier et des documents connexes, en fonction de pourcentages croissants s'échelonnant ainsi : 0 % pour les produits de l'Aéroport inférieurs à 5,0 M\$, 1 % pour les produits de l'Aéroport totalisant entre 5,0 M\$ et 10,0 M\$, 5 % pour les produits de l'Aéroport totalisant entre 10,0 M\$ et 25,0 M\$, 8 % pour les produits de l'Aéroport totalisant entre 25,0 M\$ et 100,0 M\$, 10 % pour les produits de l'Aéroport totalisant entre 100,0 M\$ et 250,0 M\$, et 12 % pour les produits de l'Aéroport dépassant 250,0 M\$. Le calcul des produits de l'Aéroport est assujéti à l'audit de Transports Canada.

Ce bail, d'une durée initiale de 60 ans échéant en 2056, peut être renouvelé une fois pour 20 autres années.

2. BASE D'ÉTABLISSEMENT

Les présents états financiers consolidés ont été établis conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (les « IFRS ») et aux interprétations de l'International Financial Reporting Interpretations Committee (l'« IFRIC »), dont l'inclusion dans la Partie 1 du Manuel de CPA Canada a été approuvée par le Conseil des normes comptables du Canada. Le conseil d'administration a approuvé les présents états financiers consolidés le 26 mars 2020.

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 d'autres facteurs jugés pertinents. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations. Les estimations comptables et les hypothèses sous-jacentes sont réexaminées régulièrement. Les révisions d'estimations comptables sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle la révision est apportée si celle-ci n'a une incidence que sur cette période, ou dans la période au cours de laquelle la révision est apportée et les périodes ultérieures si celle-ci a une incidence à la fois sur cette période et sur les périodes qui suivent. Les aspects qui comportent une plus grande part de jugement ou de complexité ou pour lesquels les hypothèses et les estimations ont une incidence importante sur les états financiers consolidés sont présentés à la note 5, « Jugements comptables critiques et principale source d'incertitude relative aux estimations ».

3. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

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

Base d'évaluation

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

Périmètre de consolidation

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

Les transactions, soldes, produits et charges intragroupe ont tous été éliminés à la consolidation.

Information sectorielle

La GTAA compte deux secteurs opérationnels, mais le second n'atteint pas les seuils quantitatifs requis pour être considéré comme un secteur à présenter conformément à IFRS 8 *Secteurs opérationnels*.

Conversion des devises

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

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

Trésorerie

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

Stocks

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

Instruments financiers

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

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

- (i) Coût amorti : un actif financier doit être évalué au coût amorti si les deux conditions suivantes sont remplies :
 - (a) l'actif financier est détenu afin d'en percevoir les flux de trésorerie contractuels;
 - (b) les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû.
- (ii) Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global : un actif financier doit être évalué à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global si les deux conditions suivantes sont remplies :
 - (a) l'actif financier est détenu à des fins de perception de flux de trésorerie contractuels et de vente d'actifs financiers;
 - (b) les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû.
- (iii) Juste valeur par le biais du résultat net (« JVRN ») : un actif financier doit être évalué à la juste valeur par le biais du résultat net s'il n'est pas évalué au coût amorti ou à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

- (iv) Passifs financiers évalués au coût amorti : les passifs financiers évalués au coût amorti comprennent les dettes d'exploitation et charges à payer, les dépôts de garantie et la dette à long terme. Ces éléments sont comptabilisés initialement au montant auquel ils doivent être réglés, diminué, s'il est important, d'un escompte visant à ramener les dettes d'exploitation à leur juste valeur. Par la suite, ces éléments sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. La dette à long terme est initialement comptabilisée à la juste valeur, diminuée des éventuels coûts de transaction et des primes ou escomptes, et comptabilisée par la suite au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

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

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

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

Au 31 décembre 2019, 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, l'approche simplifiée, qui exige que les pertes de crédit attendues pour la durée de vie soient comptabilisées lors de la comptabilisation initiale des créances. Pour évaluer les pertes de crédit attendues, la GTAA a établi une matrice de calcul, fondée sur les données historiques au titre des pertes de crédit et sur le nombre de jours en souffrance, et ajustée pour tenir compte de facteurs prospectifs particuliers au client et à l'environnement économique. La GTAA considère qu'un actif financier est en situation de défaut lorsque le paiement contractuel est en souffrance depuis plus de 90 jours. Toutefois, dans certains cas, la GTAA peut également considérer qu'un actif financier est en situation de défaut lorsque des informations obtenues à l'interne ou à l'externe indiquent qu'il est improbable qu'elle reçoive l'intégralité des montants contractuels.

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

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

Contrats de location

La GTAA en tant que preneur à bail

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

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

Les paiements de loyers variables qui ne sont pas fonction d'un indice ou d'un taux, comme les paiements au titre du bail foncier, ne sont pas pris en compte dans l'évaluation de l'obligation locative ni dans celle des actifs au titre de droits d'utilisation. Les paiements connexes sont comptabilisés en charges dans la période au cours de laquelle se produit l'événement ou la situation qui est à l'origine de ces paiements et sont présentés au poste « Loyer foncier », dans l'état consolidé du résultat net et du résultat global (voir la note 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 simple pour lesquels la GTAA intervient comme bailleur sont comptabilisés sur une base linéaire sur la durée du contrat de location. Les coûts directs initiaux engagés pour obtenir un contrat de location simple 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.

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

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

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

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

Coûts d'emprunt

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

Immeubles de placement

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

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

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

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

Paiements tenant lieu d'impôt foncier

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 Toronto et de Mississauga une somme prescrite par la réglementation à titre de paiement en remplacement d'impôts fonciers. Ce paiement annuel est fondé sur le trafic passagers réel d'une année antérieure et son augmentation est assortie d'un plafond annuel en vertu de la *Loi sur l'évaluation foncière*. Les biens détenus par Airway Centre Inc. ne sont pas assujettis à la réglementation sur les paiements en remplacement d'impôts fonciers. Airway Centre Inc. et ses locataires sont tenus de payer des impôts fonciers municipaux dans le cours normal des 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 de un an entre le transfert des biens ou 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 automobile sont comptabilisés au moment où les installations aéroportuaires sont utilisées. Les frais d'améliorations aéroportuaires (les « FAA ») sont comptabilisés au moment de l'embarquement des passagers, et les produits qui en sont tirés sont versés à la GTAA en fonction du décompte des passagers fait par chaque compagnie aérienne. Chaque année, la GTAA en fait le rapprochement avec les compagnies aériennes. 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. Les produits provenant du transport de surface sont comptabilisés en fonction de la durée des licences et permis et des droits d'utilisation. Les produits tirés des locations sont comptabilisés sur une base linéaire sur la durée des contrats de location respectifs. Les autres produits sont principalement composés des produits tirés du dégivrage, qui sont comptabilisés à l'arrivée des aéronefs.

Obligations liées aux avantages postérieurs à l'emploi

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

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

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

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

Provisions

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

Coûts de financement différés

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

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

La GTAA a adopté les nouvelles normes ou normes modifiées décrites ci-après en date du 1^{er} janvier 2019. Ces changements ont été apportés conformément aux dispositions transitoires applicables.

a) IFRS 16 *Contrats de location*

Cette norme a été publiée en janvier 2016 et énonce les principes de comptabilisation, d'évaluation et de présentation des contrats de location, ainsi que les informations à fournir à leur sujet. Cette norme a remplacé la norme IAS 17 *Contrats de location*, actuellement en vigueur. L'objectif de cette norme est de faire en sorte que les preneurs et les bailleurs fournissent de l'information pertinente donnant une image fidèle de ces transactions. Cette information donne aux utilisateurs d'états financiers une base pour évaluer l'effet des contrats de location sur la situation financière, la performance financière et les

flux de trésorerie de l'entité. Il n'y a pas eu de changements importants touchant la comptabilisation par les bailleurs. IFRS 16 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. La GTAA a appliqué la définition du contrat de location, qui est donnée dans IFRS 16, à tous ses contrats en cours à la date de transition, selon la méthode rétrospective modifiée, selon laquelle il n'est pas nécessaire de retraiter l'information financière des périodes comparatives. La GTAA a évalué l'incidence de cette nouvelle norme sur le bail foncier. Il n'y a aucune incidence sur les états financiers consolidés en ce qui concerne la comptabilisation du bail foncier conformément à la nouvelle norme, les paiements de loyer foncier étant tributaires des produits de l'Aéroport et, par conséquent, les charges demeureront comptabilisées dans les états consolidés du résultat net et du résultat global selon la comptabilité d'exercice. La GTAA a également évalué l'incidence de la norme en ce qui a trait aux autres contrats de location et aux contrats de location incorporés et a conclu qu'il n'y avait pas d'autres contrats de location ni d'autres contrats de location incorporés importants à comptabiliser au moment de l'adoption de la norme. La GTAA a évalué l'incidence de cette norme en ce qui concerne la sous-location de terrains aux termes du bail foncier et a conclu qu'il n'y avait pas de contrats de sous-location importants à comptabiliser au moment de l'adoption de la norme.

b) Modifications d'IAS 19 *Avantages du personnel*

Cette norme révisée modifie les directives concernant les régimes à prestations définies et la comptabilisation des modifications, réductions ou liquidations de régime. Les modifications s'appliquaient aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. L'adoption de ces modifications n'a eu aucune incidence sur les états financiers consolidés.

c) Modifications d'IAS 23 *Coûts d'emprunt*

Ces modifications précisent que si un emprunt spécifique demeure en cours une fois que l'actif qualifié est prêt à l'emploi ou à la vente, il fera partie des emprunts généraux. Ces modifications ont été appliquées de manière prospective pour les coûts d'emprunt engagés dès le début des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. L'adoption de ces modifications n'a eu aucune incidence sur les états financiers consolidés.

d) Modifications d'IFRS 9 *Instruments financiers*

Cette norme a été modifiée pour permettre aux sociétés d'évaluer au coût amorti certains actifs financiers remboursables par anticipation prévoyant une compensation négative. Les actifs touchés, dont certains prêts et titres de créance, auraient autrement été évalués à la JVRN. Les actifs financiers qui rempliraient la condition voulant que leurs flux de trésorerie contractuels correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts si ce n'était d'une clause de remboursement anticipé prévoyant une compensation négative peuvent être évalués au coût amorti ou à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global si les conditions d'admissibilité sont réunies. Ces modifications d'IFRS 9 précisent également comment comptabiliser la modification d'un passif financier. La plupart de ces modifications entraîneront la comptabilisation immédiate d'un profit ou d'une perte. Les modifications s'appliquaient aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. L'adoption de ces modifications n'a eu aucune incidence sur les états financiers consolidés.

Normes comptables publiées mais non encore en vigueur

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

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

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

Cette norme a été modifiée pour clarifier la définition d'une entreprise. Les modifications aideront les sociétés à déterminer si elles ont fait l'acquisition d'une entreprise ou d'un groupe d'actifs. Pour que l'on considère qu'elle porte sur une entreprise, une acquisition doit comprendre des entrées et un processus substantiel qui, ensemble, ont la capacité de contribuer significativement à la création de sorties. Les modifications entrent en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2020. L'adoption de ces modifications n'aura pas une incidence importante sur les états financiers consolidés.

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

Lorsqu'elle applique les méthodes comptables de la GTAA, qui sont 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 l'expérience passée et sur d'autres facteurs jugés pertinents. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

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

Jugements critiques posés dans l'application des méthodes comptables

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

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

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

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

IFRIC 12 *Accords de concession de services*

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

La principale hypothèse relative à des événements futurs, qui était aussi la principale source d'incertitude relative aux estimations à la fin de la période de présentation de l'information financière et qui est la plus susceptible de donner lieu à des ajustements significatifs des valeurs comptables des actifs et des passifs au cours du prochain exercice, est décrite ci-après.

Obligations au titre des 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 aéroportuaires

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

6. FONDS SOUMIS À RESTRICTIONS

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

31 décembre	2019	2018
	\$	\$
Fonds du service de la dette		
Principal	8 121	7 629
Intérêts	60 706	52 979
	68 827	60 608
Fonds de réserve du service de la dette		
Obligations-recettes		
Série 1997-3 échéant le 3 décembre 2027	36 912	36 943
Série 1999-1 échéant le 30 juillet 2029	40 171	40 204
Billets à moyen terme		
Série 2000-1 échéant le 12 juin 2030	38 967	38 649
Série 2001-1 échéant le 4 juin 2031	35 821	35 139
Série 2002-3 échéant le 15 octobre 2032	38 249	38 742
Série 2004-1 échéant le 2 février 2034	38 869	38 912
Série 2010-1 échéant le 7 juin 2040	22 887	22 598
Série 2011-1 échéant le 25 février 2041	32 114	31 944
Série 2011-2 échéant le 2 décembre 2041	18 398	18 178
Série 2012-1 échéant le 21 septembre 2022	12 376	12 146
Série 2016-1 échéant le 16 février 2021	—	2 293
Série 2018-1 échéant le 1 ^{er} juin 2037	8 336	8 181
Série 2019-1 échéant le 3 avril 2029	6 949	—
Série 2019-2 échéant le 17 octobre 2039	12 435	—
Garantie de la dette bancaire		
Obligation de série 1997-C donnée en gage	4 890	4 199
	347 374	328 128
	416 201	388 736
Moins la partie courante	(68 827)	(60 608)
	347 374	328 128

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

	2019	2018
	\$	\$
Trésorerie	28 027	69 098
Certificats de placement garantis	388 174	319 638
	416 201	388 736

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, « Facilités de crédit, dette à long terme et papier commercial »). 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 2019, le montant de principal exigible au titre du fonds du service de la dette a été provisionné à même les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, et le fonds affichait un solde de 8,1 M\$ au 31 décembre 2019 (7,6 M\$ au 31 décembre 2018).

En 2019, un montant de principal de 18,3 M\$ (27,6 M\$ au 31 décembre 2018) a été payé à même le compte de principal du fonds du service de la dette et une somme de 18,8 M\$ a été déposée par la GTAA dans le fonds (ou a été affectée à ce compte par celle-ci) au titre du paiement du principal des obligations de série 1999-1 et des BMT (21,1 M\$ au 31 décembre 2018).

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 2019, le solde du fonds s'établissait à 60,7 M\$ (53,0 M\$ au 31 décembre 2018).

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 sommes détenues dans le fonds de réserve du service de la dette pour le compte des détenteurs d'obligations ou de billets sont administrées par le fiduciaire, qui décide de leur usage et de leur affectation conformément aux dispositions 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, « Facilités de crédit, dette à long terme et papier commercial »).

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 2019, ce fonds était garanti par une lettre de crédit de 103,0 M\$ (93,0 M\$ au 31 décembre 2018). 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 2018). 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

31 décembre	2019	2018
	\$	\$
Créances clients	78 418	76 639
Moins la provision pour créances irrécouvrables	(765)	(589)
Créances clients, montant net	77 653	76 050
Autres créances	9 088	11 161
Total des créances	86 741	87 211

Les créances clients et autres créances comprennent un montant de 10,9 M\$ (19,2 M\$ au 31 décembre 2018) dû par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui est une partie liée. Aucune provision n'a été constituée à l'égard de ces créances.

8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET AUTRES ACTIFS

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

31 décembre 2018			
	Coût	Cumul des amortissements	Valeur comptable nette
	\$	\$	\$
Frais d'acquisition de terrains	50 763	(10 270)	40 493
Logiciels	23 931	(7 778)	16 153
Contrat de production d'énergie propre	44 655	(16 116)	28 539
	119 349	(34 164)	85 185

La dotation aux amortissements relative aux frais d'acquisition de terrains s'est établie à 1,1 M\$ pour 2019 (1,1 M\$ pour 2018). Ce montant est inclus dans le loyer foncier aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

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

	Frais d'acquisition de terrains	Logiciels	Total
	\$	\$	\$
Solde au 1^{er} janvier 2019	40 493	16 153	56 646
Entrées	—	19 936	19 936
Dotations aux amortissements	(1 068)	(4 454)	(5 522)
Solde au 31 décembre 2019	39 425	31 635	71 060
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	41 560	4 081	45 641
Entrées	—	13 298	13 298
Dotations aux amortissements	(1 067)	(1 226)	(2 293)
Solde au 31 décembre 2018	40 493	16 153	56 646

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

La valeur comptable du contrat de production d'énergie propre, soit 44,7 M\$, est amortie selon le mode linéaire sur la durée à courir du contrat. La dotation aux amortissements en ce qui a trait à la valeur du contrat pour 2019 s'est chiffrée à 4,0 M\$ (4,0 M\$ en 2018) 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. Le solde non amorti au 31 décembre 2019 s'établissait à 13,4 M\$ (15,6 M\$ au 31 décembre 2018). En 2019, la diminution du passif non amorti de 2,2 M\$ (2,2 M\$ au 31 décembre 2018) a été constatée à titre de diminution de la charge liée aux biens et services aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont formées des éléments suivants :

31 décembre 2019							
	Installations côté aéroport et côté piste	Systèmes de manu- tention des bagages	Améliora- tions des terrains loués	Pistes et voies de circulation	Actifs d'exploita- tion de l'Aéroport	Actifs en cons- truction	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût							
Solde à l'ouverture de l'exercice	6 558 848	396 807	9 480	537 798	753 877	387 545	8 644 355
Entrées	273	—	—	—	—	370 481	370 754
Cessions	(485)	—	—	—	(6 824)	—	(7 309)
Virements	149 363	7 307	—	4 381	58 351	(219 402)	—
Solde à la clôture de l'exercice	6 707 999	404 114	9 480	542 179	805 404	538 624	9 007 800
Cumul des amortissements							
Solde à l'ouverture de l'exercice	2 490 796	200 022	3 484	212 826	427 949	—	3 335 077
Dotation aux amortissements	183 600	15 339	158	19 725	58 528	—	277 350
Cessions	(200)	—	—	—	(6 503)	—	(6 703)
Virements	(119)	—	—	—	119	—	—
Solde à la clôture de l'exercice	2 674 077	215 361	3 642	232 551	480 093	—	3 605 724
Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice	4 033 922	188 753	5 838	309 628	325 311	538 624	5 402 076
31 décembre 2018							
	Installations côté aéroport et côté piste	Systèmes de manu- tention des bagages	Améliora- tions des terrains loués	Pistes et voies de circulation	Actifs d'exploita- tion de l'Aéroport	Actifs en cons- truction	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût							
Solde à l'ouverture de l'exercice	6 465 969	375 159	9 480	519 113	703 057	183 364	8 256 142
Entrées	460	—	—	—	—	390 023	390 483
Cessions	(378)	—	—	—	(1 892)	—	(2 270)
Virements	92 797	21 648	—	18 685	52 712	(185 842)	—
Solde à la clôture de l'exercice	6 558 848	396 807	9 480	537 798	753 877	387 545	8 644 355
Cumul des amortissements							
Solde à l'ouverture de l'exercice	2 313 999	185 674	3 326	193 726	371 654	—	3 068 379
Dotation aux amortissements	176 546	14 348	158	19 100	58 396	—	268 548
Cessions	—	—	—	—	(1 850)	—	(1 850)
Virements	251	—	—	—	(251)	—	—
Solde à la clôture de l'exercice	2 490 796	200 022	3 484	212 826	427 949	—	3 335 077
Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice	4 068 052	196 785	5 996	324 972	325 928	387 545	5 309 278

Au 31 décembre 2019, des immobilisations corporelles d'un montant de 538,6 M\$ (387,5 M\$ au 31 décembre 2018) étaient en construction et, dès lors, non encore amortissables. Ce montant inclut 15,5 M\$ (6,5 M\$ au 31 décembre 2018) d'intérêts incorporés. Au cours de l'exercice, des coûts d'emprunt ont été incorporés au taux de 4,9 %, lequel correspond au taux moyen pondéré des emprunts de la GTAA (5,0 % en 2018).

10. IMMEUBLES DE PLACEMENT

31 décembre	2019	2018
	\$	\$
Coût		
Solde à l'ouverture de l'exercice	493 320	314 968
Entrées	6 644	178 352
Solde à la clôture de l'exercice	499 964	493 320
Cumul des amortissements		
Solde à l'ouverture de l'exercice	17 619	10 419
Dotations aux amortissements	9 017	7 200
Solde à la clôture de l'exercice	26 636	17 619
Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice	473 328	475 701

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

Il n'y a pas eu d'acquisition d'immeubles commerciaux par Airway Centre Inc. au cours de l'exercice (178,4 M\$ en 2018). Les améliorations de locaux à bureaux et d'immeubles s'établissent à 6,6 M\$ pour l'exercice. Ces immeubles commerciaux sont assujettis à l'impôt foncier municipal.

La juste valeur totale de tous les immeubles commerciaux, fondée sur une évaluation indépendante, se chiffrait à 500,3 M\$ au 31 décembre 2019 (486,6 M\$ au 31 décembre 2018). Les justes valeurs s'inscrivent dans le niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, les immeubles commerciaux ont généré des produits locatifs de 31,4 M\$ (26,2 M\$ au 31 décembre 2018) et ont engagé des charges d'exploitation directes de 23,7 M\$ (18,0 M\$ au 31 décembre 2018).

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

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

Série	Taux d'intérêt nominal	Date d'échéance	Montant du principal	2019	2018
Obligations-recettes			\$	\$	\$
1997-3	6,45 %	3 décembre 2027	321 500	320 466	320 239
1999-1	6,45 %	30 juillet 2029	261 661	267 450	286 009
Billets à moyen terme					
2000-1	7,05 %	12 juin 2030	526 550	527 244	527 195
2001-1	7,10 %	4 juin 2031	492 150	491 348	491 189
2002-3	6,98 %	15 octobre 2032	468 960	475 452	475 464
2004-1	6,47 %	2 février 2034	567 428	577 674	577 503
2010-1	5,63 %	7 juin 2040	400 000	398 893	398 845
2011-1	5,30 %	25 février 2041	600 000	607 537	607 476
2011-2	4,53 %	2 décembre 2041	400 000	398 653	398 595
2012-1	3,04 %	21 septembre 2022	388 000	390 552	390 321
2016-1	1,51 %	16 février 2021	300 000	—	300 922
2018-1	3,26 %	1 ^{er} juin 2037	500 000	497 838	497 704
2019-1	2,73 %	3 avril 2029	500 000	500 536	—
2019-2	2,75 %	17 octobre 2039	900 000	898 066	—
			6 626 249	6 351 709	5 271 462
Papier commercial			60 000	59 978	1 098 793
				6 411 687	6 370 255
Moins la partie courante (y compris les intérêts courus)				(141 826)	(1 173 246)
				6 269 861	5 197 009

Au 31 décembre 2019, les intérêts courus inclus dans la partie courante de la dette à long terme se chiffraient à 62,4 M\$ (56,2 M\$ au 31 décembre 2018).

Le 3 avril 2019, la GTAA a émis des billets à moyen terme de série 2019-1, de 500,0 M\$ échéant le 3 avril 2029, à un taux d'intérêt nominal de 2,73 %, soit un produit net de 497,9 M\$. Le produit net a réduit en partie le papier commercial en cours.

Le 25 septembre 2019, la GTAA a exercé son droit de racheter la totalité des BMT de série 2016-1 d'un montant de 300,0 M\$ en circulation le 25 octobre 2019 (la « date de rachat »). Les BMT de série 2016-1 venaient initialement à échéance le 21 février 2021. Pour refinancer en partie le rachat des billets à moyen terme de série 2016-1, la GTAA a émis, le 17 octobre 2019, des billets à moyen terme de série 2019-2 échéant le 17 octobre 2039 de 900,0 M\$, portant intérêt à 2,75 %, pour un produit net de 894,3 M\$. Le reste du produit de l'émission a été utilisé pour rembourser en partie le papier commercial en cours.

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

	2019	2018
	\$	\$
Produits d'intérêts	11 858	8 021
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt	(315 298)	(307 999)
Charges d'intérêts incorporées	15 737	7 708
Charge au titre du remboursement anticipé de titres de créance	—	(28 698)
Perte sur couverture de flux de trésorerie	—	(2 686)
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	(4 030)	(2 454)
Autres coûts de financement	(3 556)	(3 831)
	(307 147)	(337 960)
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	(295 289)	(329 939)

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

Le tableau ci-après établit une comparaison avec les 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 de clôture et sont classées dans le niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs.

	31 décembre 2019		31 décembre 2018	
	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur
	\$	\$	\$	\$
Dette à long terme	6 351 709	7 882 290	5 271 462	6 438 438

Tous les billets sont remboursables en tout temps, en totalité ou en partie, au gré de la GTAA, à un prix correspondant au plus élevé des deux montants suivants : i) la valeur nominale majorée des intérêts courus et non payés ou ii) le prix établi en fonction du rendement d'obligations du gouvernement du Canada assorties d'échéances similaires.

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

Facilités de crédit

Dans le cadre de son programme de gestion des liquidités, la GTAA dispose des facilités de crédit suivantes : une facilité de crédit à l'exploitation renouvelable d'un montant de 1,4 G\$, une facilité d'émission de lettres de crédit d'un montant de 150,0 M\$ et une facilité de couverture des taux d'intérêt et des taux de change d'un montant de 150,0 M\$. Ces facilités de crédit sont garanties par une obligation donnée en gage (série 1997-C) d'un montant de 1,9 G\$, émise aux termes de l'acte de fiducie cadre. La dette contractée aux termes des facilités de crédit est de rang égal avec les autres titres de créance émis en vertu de l'acte de fiducie cadre. La facilité de crédit à l'exploitation renouvelable de 1,4 G\$ arrive à échéance le 22 mai 2022 et la facilité d'émission de lettres de crédit de 150,0 M\$ arrive à échéance le 22 mai 2020. Chaque facilité de crédit peut être prorogée de un an chaque année avec le consentement du prêteur.

Au 31 décembre 2019, aucun montant n'avait été tiré sur la facilité de crédit à l'exploitation renouvelable de 1,4 G\$ (néant en 2018). Au 31 décembre 2019, un montant de 109,2 M\$ a été prélevé sur la facilité d'émission de lettres de crédit de 150,0 M\$ (99,2 M\$ au 31 décembre 2018). Au 31 décembre 2019, un montant de néant a été garanti au titre de la facilité de couverture des taux d'intérêt et des taux de change de 150,0 M\$ (néant au 31 décembre 2018).

12. CONTRATS DE LOCATION

Bail foncier

L'engagement de la GTAA relativement au bail foncier annuel est estimé selon un pourcentage déterminé des produits de la GTAA (voir « Assujettissement de l'Aéroport à un bail foncier » sous la note 1, « Informations générales ». En 2019, le loyer foncier payé s'est élevé à 169,7 M\$ (164,2 M\$ en 2018), compte non tenu de l'amortissement des frais d'acquisition de terrains (voir la note 8, « Immobilisations incorporelles et autres actifs »).

Autres contrats de location du point de vue du bailleur

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

Les produits tirés de la sous-location de terrains se sont établis à 28,9 M\$ pour 2019 (26,0 M\$ en 2018).

Certains contrats de location prévoient des paiements variables. Pour 2019, le total des paiements variables au titre des contrats de location comptabilisé aux états consolidés du résultat net et du résultat global s'est établi à 64,6 M\$ (62,0 M\$ pour 2018).

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Par la suite
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
31 décembre 2019	195 245	174 898	105 974	63 729	39 951	322 555
31 décembre 2018	163 666	146 095	128 604	81 949	52 242	204 655

13. OBLIGATIONS LIÉES AUX AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Régimes de retraite à prestations définies

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

La GTAA évalue, aux fins comptables, l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur des actifs des régimes pour les deux régimes de retraite à prestations définies, le 31 décembre de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des régimes de retraite à des fins de capitalisation a été réalisée au 1^{er} janvier 2019, et la prochaine évaluation requise est prévue pour le 1^{er} janvier 2020.

a) Caractéristiques des régimes

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

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

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

La durée moyenne pondérée des régimes à prestations définies est de 14,6 ans.

b) Risques liés aux régimes

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

i) Volatilité de l'actif

Les passifs au titre des régimes sont calculés au moyen d'un taux d'actualisation établi par référence aux rendements d'obligations de sociétés. Si le rendement des actifs d'un régime est inférieur au taux d'actualisation, le régime affichera un déficit. À l'heure actuelle, les régimes de retraite investissent environ 61,0 % de leurs avoirs dans des actions, dont les rendements peuvent être supérieurs à ceux des obligations de sociétés à long terme, mais qui entraînent une volatilité de l'évaluation et des risques à court terme.

ii) Fluctuations des rendements obligataires

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

iii) Risque lié à l'inflation

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

iv) Risque lié à l'espérance de vie

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

c) Montants comptabilisés dans les états financiers

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

	2019	2018
	\$	\$
Valeur actualisée des obligations capitalisées	(203 065)	(183 190)
Juste valeur des actifs des régimes	263 498	235 901
Situation de capitalisation – excédent	60 433	52 711
Actif net au titre des prestations définies	60 433	52 711

Les variations combinées des deux régimes de retraite à prestations définies aux 31 décembre se détaillent comme suit :

	2019	2018
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées		
Solde à l'ouverture de l'exercice	183 190	186 682
Coût des services rendus au cours de l'exercice	2 092	2 503
Coût financier	6 798	6 557
Prestations versées	(7 884)	(6 758)
Cotisations des employés	388	420
Réévaluations :		
Perte (profit) découlant de changements dans les hypothèses financières	17 999	(5 068)
Ajustement lié à l'expérience	482	(1 146)
Solde à la clôture de l'exercice	203 065	183 190
Actifs des régimes		
Juste valeur à l'ouverture de l'exercice	235 901	250 817
Produits d'intérêts	8 807	8 914
Rendement des actifs des régimes, compte non tenu des montants inclus dans les produits d'intérêts	24 693	(18 602)
Cotisations de l'employeur	1 846	1 378
Cotisations des employés	388	420
Prestations versées	(7 884)	(6 758)
Frais d'administration payés à même les actifs des régimes	(253)	(268)
Juste valeur à la clôture de l'exercice	263 498	235 901
Situation de capitalisation – excédent	60 433	52 711

Au 31 décembre 2019, chacun des régimes de retraite à prestations définies de la GTAA présentait un excédent. Un des régimes présentait un excédent de 59,3 M\$ (51,2 M\$ en 2018) avec une obligation au titre des prestations constituées de 186,3 M\$ (167,0 M\$ en 2018) et une juste valeur des actifs de 245,6 M\$ (218,2 M\$ en 2018). L'autre régime présentait un excédent de 1,1 M\$ (1,5 M\$ en 2018) avec une obligation au titre des prestations constituées de 16,7 M\$ (16,2 M\$ en 2018) et une juste valeur des actifs de 17,8 M\$ (17,7 M\$ en 2018).

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

	2019	2018
	\$	\$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	2 092	2 503
Coût financier	6 798	6 557
Produits d'intérêts	(8 807)	(8 914)
Frais d'administration	342	342
Charges au titre des régimes de retraite à prestations définies comptabilisées en résultat net	425	488
Montants comptabilisés dans les autres éléments du résultat global :		
Perte (profit) découlant de changements dans les hypothèses financières	17 999	(5 068)
Ajustement lié à l'expérience	482	(1 146)
Rendement des actifs des régimes	(24 782)	18 528
Total des réévaluations comptabilisées dans le cumul des autres éléments du résultat global	(6 301)	12 314

Le tableau suivant présente un rapprochement de l'actif net au titre des prestations définies aux 31 décembre :

	2019	2018
	\$	\$
Actif net au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	52 711	64 135
Coût au titre des prestations définies inclus dans le résultat net	(425)	(488)
Total des réévaluations comptabilisées dans les autres éléments du résultat global	6 301	(12 314)
Cotisations de l'employeur	1 846	1 378
Actif net au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	60 433	52 711

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

	2019	2018
	\$	\$
Participants en activité	66 009	59 095
Acquisitions différées	10 129	6 694
Employés à la retraite	126 927	117 401
Obligation au titre des prestations constituées	203 065	183 190

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

	Juste valeur des actifs des régimes	
Catégorie d'actif	2019	2018
Titres de capitaux propres	61 %	58 %
Titres à revenu fixe	39 %	42 %

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 :

	2019	2018
Taux d'actualisation	3,09 %	3,79 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Taux d'augmentation des retraites	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.

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 2019 se présente comme suit :

	Changement d'hypothèse	Augmentation de l'hypothèse	Diminution de l'hypothèse
		\$	\$
Taux d'actualisation	1,00 %	(24 937)	30 892
Taux d'inflation	1,00 %	27 569	(23 401)
Taux de mortalité	1 an	7 906	(8 003)

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 2019, le régime à prestations définies agréé affichait un surplus de 2,1 M\$. Le régime à prestations définies complémentaire affichait un déficit de 0,3 M\$ au 1^{er} janvier 2019. Les régimes de la GTAA sont entièrement capitalisés et peuvent couvrir ce déficit.

Les cotisations, les versements de prestations et les frais d'administration liés aux deux régimes de retraite à prestations définies prévus pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 s'élèvent respectivement à 1,9 M\$, à 8,2 M\$ et à 0,3 M\$.

Charge liée aux régimes de retraite à cotisations définies

La GTAA propose quatre régimes de retraite à cotisations définies aux membres de son personnel qui sont entrés à son service après décembre 1996 ainsi qu'aux anciens employés de Transports Canada qui ont décidé de transférer leurs droits à pension au régime de la GTAA. Pour 2019, la charge nette liée aux régimes de retraite à cotisations définies s'est chiffrée à 5,9 M\$ (4,6 M\$ en 2018).

Les cotisations de la GTAA aux régimes agréés de retraite à cotisations définies correspondent à tout au plus 6,5 % du revenu brut de chaque membre du personnel. En ce qui concerne les employés désignés qui participent à un régime complémentaire sans capitalisation, les cotisations nominales de la GTAA correspondent à 16 % du revenu brut des employés, diminué des sommes déjà versées au régime par l'employé et par la GTAA. L'obligation estimative au titre de ce régime se chiffrait à 3,3 M\$ au 31 décembre 2019 (2,0 M\$ au 31 décembre 2018) et a été comptabilisée 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

Aux termes d'une convention collective, la GTAA propose un régime donnant droit à une indemnité de départ en vertu duquel les employés admissibles ou leurs ayants droit reçoivent, en fonction de leurs états de service et sous réserve des conditions d'acquisition, une indemnité en cas de départ à la retraite, de démission, de fin de contrat de travail ou de décès. 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 2019, le solde de l'obligation au titre des prestations constituées s'élevait à 2,8 M\$ (2,4 M\$ en 2018), la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi comptabilisée en résultat net pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 s'élevait à 0,2 M\$ (0,2 M\$ en 2018) et le profit au titre des réévaluations des régimes de retraite comptabilisé dans les autres éléments du résultat global s'élevait à 0,2 M\$ (0,05 M\$ en 2018).

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 2019, le montant estimé de l'obligation au titre de ce paiement s'élevait à 3,0 M\$ (2,7 M\$ au 31 décembre 2018) et était inclus dans le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi aux états consolidés de la situation financière.

14. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES ET SOLDES CONNEXES

Parties liées

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

En raison de la capacité du gouvernement du Canada de nommer les membres, ce gouvernement et les organismes gouvernementaux s'y rattachant sont considérés comme des parties liées aux fins comptables.

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.

Rémunération des principaux dirigeants et des administrateurs

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

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

	2019	2018
	\$	\$
Salaires, honoraires et avantages à court terme	9 283	8 319
Avantages postérieurs à l'emploi	828	781
Autres avantages à long terme	16	25
Total (inclus dans les salaires, traitements et charges sociales)	10 127	9 125

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 2019 et après la clôture de l'exercice, à effectuer des dépenses d'investissement d'environ 297,7 M\$, comparativement à 327,8 M\$ au 31 décembre 2018.

Lettres de crédit

Plusieurs lettres de crédit totalisant 109,2 M\$ étaient en cours au 31 décembre 2019 (voir la note 11, « Facilités de crédit, dette à long terme et papier commercial »).

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 standards 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 et, lorsqu'elle le juge opportun, elle 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 sont des instruments financiers qui ne sont pas évalués à la juste valeur aux 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, « Facilités de crédit, dette à long terme et papier commercial ».

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

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

Gestion des risques

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

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

Risque de marché

a) Risque de taux d'intérêt

La GTAA est exposée à un risque de taux d'intérêt du fait de son émission de BMT et de ses emprunts à court terme (voir la note 11, « Facilités de crédit, dette à long terme et papier commercial »). Comme la totalité de l'encours des BMT de la GTAA au 31 décembre 2019 portait intérêt à taux fixe, les variations des taux d'intérêt n'ont pas d'incidence sur les paiements d'intérêt, mais elles peuvent en revanche influencer sur la juste valeur de la dette. Les sommes prélevées dans le cadre du programme de papier commercial et des facilités de crédit fluctueront en fonction des fluctuations des taux d'intérêt.

La GTAA est également exposée au risque de taux d'intérêt du fait de ses placements à court terme dans les fonds soumis à restrictions (voir la note 6, « Fonds soumis à restrictions ») et de ses autres emprunts (voir la note 11, « Facilités de crédit, dette à long terme et papier commercial »). Au 31 décembre 2019, des placements à court terme de la GTAA de 388,2 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.

Le solde minimal du fonds de réserve du service de la dette est ajusté le 23 mars de chaque année, en fonction du taux des acceptations bancaires en vigueur.

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

La GTAA étant exposée au risque de crédit qui peut découler de ses actifs financiers, elle évalue régulièrement la qualité du crédit à l'égard de ces soldes et tient des comptes de correction de valeur pour les éventuelles pertes sur créances.

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. En ce qui concerne plus particulièrement le secteur de l'aéronautique, des révisions de l'exploitation et du crédit sont effectuées pour tenir compte des variations saisonnières de certains clients. Dans les cas où les exigences en matière de dépôts de garantie peuvent changer, de nouvelles modalités de paiement sont fixées ou un acompte est exigé. Un dépôt de garantie est exigé de la plupart des clients ne relevant pas du secteur de l'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.

La qualité du crédit des actifs financiers qui ne sont ni en souffrance ni dépréciés peut être évaluée en fonction des notations externes (s'il y en a) ou des antécédents de crédit du client considéré ou de l'institution détenant les fonds.

31 décembre	2019	2018
	\$	\$
Trésorerie		
AA	30 249	22 530
Fonds soumis à restrictions		
AA	365 689	281 336
AA faible	50 512	107 400
	416 201	388 736

Aucun des actifs financiers qui sont très rentables n'a été renégocié au cours de l'exercice.

La GTAA investit 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. En raison de la révision à la hausse des notations de plusieurs banques canadiennes en 2018, la GTAA a désormais accès à six banques admissibles pour investir ses fonds soumis à restrictions. La GTAA a également la possibilité d'investir dans des instruments de placement d'État dont les notations sont élevées.

Il y a concentration de service auprès de deux transporteurs aériens qui, au 31 décembre 2019, représentaient environ 45,4 % (47,3 % en 2018) du total des produits des activités ordinaires et 9,1 % (20,3 % en 2018) du solde des créances, compte non tenu des paiements anticipés ou des dépôts en caisse.

Risque de liquidité

La GTAA gère le risque de liquidité en maintenant des niveaux suffisants de trésorerie, de fonds soumis à restrictions et de montants disponibles au titre des facilités de crédit. Les prévisions trimestrielles des flux de trésorerie sont préparées par la direction et révisées par le comité d'audit afin d'assurer la bonne continuité du financement. Afin de maintenir la souplesse du programme, les échéances de la dette sont étalées dans le temps de telle manière que la GTAA ne soit pas exposée à un risque de refinancement excessif au cours d'un exercice donné ou d'une période d'un exercice donné.

La GTAA dispose de facilités de crédit et d'un programme de papier commercial et elle a mis en œuvre un programme relatif aux marchés financiers pour répondre à ses besoins de liquidités à l'échéance de ses titres de créance (voir la note 11, « Facilités de crédit, dette à long terme et papier commercial », et la note 20, « Gestion du risque lié au capital »). Pour atténuer le risque lié à la liquidité du programme de papier commercial, la GTAA a recours aux facilités de crédit disponibles aux termes de ses lignes de crédit.

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

	31 décembre 2019			
	Moins de 1 mois	De 1 mois à 12 mois	De 1 an à 5 ans	Par la suite
	\$	\$	\$	\$
Dettes d'exploitation et charges à payer	63 831	224 118	—	—
Papier commercial	59 978	—	—	—
Dette à long terme	8 439	329 057	2 040 092	8 454 823
	132 248	553 175	2 040 092	8 454 823

	31 décembre 2018			
	Moins de 1 mois	De 1 mois à 12 mois	De 1 an à 5 ans	Par la suite
	\$	\$	\$	\$
Dettes d'exploitation et charges à payer	74 395	258 859	—	—
Papier commercial	599 570	499 223	—	—
Dettes à long terme	9 027	294 598	2 166 683	6 947 848
	682 992	1 052 680	2 166 683	6 947 848

Un complément d'information sur les facilités de crédit et la dette à long terme de la GTAA est présenté à la note 11, « Facilités de crédit, dette à long terme et papier commercial », et à la note 8, « Immobilisations incorporelles et autres actifs ».

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 2019 et 2018. 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 2019, aucun instrument financier n'était compensé aux états consolidés de la situation financière.

	31 décembre 2019		
	Montant brut présenté à l'état consolidé de la situation financière	Comptes connexes non compensés à l'état consolidé de la situation financière	Montant net
	\$	\$	\$
Actifs financiers			
Créances	86 741	(32 289)	54 452
Fonds soumis à restrictions	416 201	(411 311)	4 890
	502 942	(443 600)	59 342
Passifs financiers			
Dépôts de garantie	(32 289)	32 289	—
Dettes à long terme	(6 351 709)	411 311	(5 940 398)
	(6 383 998)	443 600	(5 940 398)

31 décembre 2018			
	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	87 211	(33 644)	53 567
Fonds soumis à restrictions	388 736	(384 537)	4 199
	475 947	(418 181)	57 766
Passifs financiers			
Dépôts de garantie	(33 644)	33 644	—
Dette à long terme	(5 271 462)	384 537	(4 886 925)
	(5 305 106)	418 181	(4 886 925)

17. PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES

Au cours de l'exercice à l'étude, la GTAA a comptabilisé des produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients de 1,3 G\$ (1,2 G\$ en 2018) et des produits des activités ordinaires de 247,0 M\$ (226,2 M\$ en 2018) aux termes d'IFRS 16 *Contrats de location*.

Les produits différés se sont chiffrés à 51,2 M\$ au 31 décembre 2018 et ont été intégralement comptabilisés dans l'état consolidé du résultat net et du résultat global en 2019. Un montant de 52,3 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 52,3 M\$ des produits différés au 31 décembre 2019.

18. DETTES D'EXPLOITATION ET CHARGES À PAYER

Aux 31 décembre	2019	2018
	\$	\$
Dettes fournisseurs	58 211	65 182
Charges à payer	219 787	247 778
Taxes à la consommation à payer	3 021	5 134
Provisions	1 943	8 218
Autres passifs	4 987	6 942
	287 949	333 254

19. CHARGE LIÉE AUX BIENS ET SERVICES SELON LA NATURE

Exercices clos les 31 décembre	2019	2018
	\$	\$
Entretien et réparation d'immobilisations corporelles	100 619	94 983
Services d'externalisation et services professionnels	131 717	127 404
Services publics	21 165	21 909
Police et sécurité	40 306	37 942
Déneigement	36 312	25 073
Frais d'administration liés aux FAA	17 923	18 399
Autres	36 825	31 684
	384 867	357 394

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, « Facilités de crédit, dette à long terme et papier commercial »), la trésorerie ainsi que les fonds soumis à restrictions (voir la note 6, « Fonds soumis à restrictions »).

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

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

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 125,0 % du service annuel de la dette de chaque exercice financier (selon le sens qu'attribue à tous ces termes l'acte de fiducie cadre). La GTAA fixe ses tarifs, charges, droits et loyers pour faire en sorte que ces deux clauses restrictives prévues dans l'acte de fiducie cadre soient respectées. Les deux ratios excluent des charges

l'amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles. La clause restrictive relative au service de la dette prévoit cependant un amortissement théorique de l'encours de la dette sur une période de 30 ans. Le fait d'inclure l'amortissement théorique de la dette permet de déterminer si les produits nets suffiront à éteindre la dette sur une période de 30 ans, ce qui est considéré comme adéquat pour un fournisseur d'infrastructures dont les immobilisations sont aussi importantes et durables. Le ratio prévu dans la clause restrictive relative à l'exploitation de la GTAA était de 137,1 % en 2019, ce qui est supérieur à l'exigence minimale de 100 %, et le ratio prévu dans la clause restrictive relative au service de la dette était de 150,4 % en 2019, ce qui est supérieur à l'exigence minimale de 125,0 % aux termes de l'acte de fiducie cadre.

21. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE

Après la fin de l'exercice, une nouvelle souche du coronavirus (la « COVID-19 ») a été confirmée dans plusieurs pays du monde et, le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé a déclaré la pandémie. L'éclosion et la contraction économique qui a suivi ont eu une incidence négative sur la demande de déplacements aériens, qui devrait perdurer. L'aéroport Toronto Pearson a affiché d'importantes baisses du nombre de passagers et de l'activité aérienne pendant les mois de février et de mars 2020, par rapport à la même période de 2019. Cette baisse est attribuable aux annulations de vols et de trajets, à l'immobilisation d'appareils au sol, aux avis et restrictions de voyage ainsi qu'à la contraction économique causée par l'éclosion de la COVID-19. Le ralentissement de l'activité a une incidence négative importante sur les activités et résultats d'exploitation de la GTAA, ainsi que sur les produits commerciaux et aéronautiques et les frais d'améliorations aéroportuaires. Étant donné la vitesse à laquelle la situation évolue, la direction continue d'analyser la portée de l'incidence financière, qui pourrait être importante, selon la durée de l'épidémie.

Obligations d'information du bail foncier

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

a) États financiers audités

Le rapport des auditeurs et les états financiers audités se trouvent aux pages 34 à 64 du rapport annuel, et le rapport de gestion (analyse par la direction de la situation financière et des résultats d'exploitation) figure aux pages 12 à 32 du même document.

b) Rapport sur le plan d'affaires et les objectifs de 2019

Les prévisions des flux de trésorerie d'une année donnée constituent le plan d'affaires de l'année en question. Le plan d'affaires 2019 correspond au sommaire des prévisions des flux de trésorerie pour 2019 et il se trouve au paragraphe c) ci-dessous (le « plan d'affaires 2019 »). Le rapport sur le rendement de la GTAA quant à la mise en œuvre du plan d'affaires 2019 fait l'objet d'un examen au paragraphe c) ci-dessous et dans le rapport de gestion.

En outre, dans les rapports annuels des cinq dernières années, le rapport de gestion et les obligations d'information du bail foncier traitent respectivement des comparaisons faites avec les plans d'affaires pertinents et du rendement global de l'organisation.

c) Écarts et mesures de correction concernant le rapport sur le plan d'affaires 2019

Le tableau qui suit compare les résultats réels de 2019 aux prévisions du plan d'affaires 2019.

(en millions, non audité)	2019		
	Réel	Plan d'affaires	Favorable/ (défavorable)
	\$	\$	\$
Produits des activités ordinaires	1 521 256	1 542 500	(21 244)
Charges d'exploitation	(795 327)	(793 500)	(1 827)
Résultat avant intérêts et amortissement, montant net	725 929	749 000	(23 071)
Amortissement	(290 821)	(288 600)	(2 221)
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net ⁽¹⁾	(295 289)	(300 800)	5 511
Bénéfice net consolidé (perte)	139 819	159 600	(19 781)
Addition : Amortissement	290 821	288 600	2 221
Addition : Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net ⁽¹⁾	295 289	300 800	(5 511)
Addition : Autres éléments hors trésorerie	3 771	–	3 771
Addition : Variations du fonds de roulement	(561)	–	(561)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	729 139	749 000	(19 861)
Soustraction : Acquisition et construction d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	(421 749)	(410 000)	(11 749)
Soustraction : Acquisition d'immeubles de placement	(6 644)	–	(6 644)
Soustraction : Intérêts versés et autres coûts de financement, montant net	(300 777)	(300 800)	23
Source de trésorerie (utilisation) avant les sources de capitaux	(31)	38 200	(38 231)

⁽¹⁾ Inclusion de produits d'intérêts de 11,9 millions de dollars.

Pour une analyse plus exhaustive des résultats financiers et des projets d'investissement de 2019, voir le rapport de gestion et la notice annuelle de l'exercice clos le 31 décembre 2019. Des copies sont disponibles sur le site SEDAR au www.sedar.com. Le rapport de gestion de la GTAA est également disponible sur le site Web de l'organisation au www.torontopearson.com.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, le bénéfice net consolidé de la GTAA présentait un écart défavorable de 19,8 millions de dollars par rapport au plan d'affaires 2019, surtout en raison des produits des activités ordinaires inférieurs aux prévisions.

Pour l'exercice clos en 2019, les produits des activités ordinaires affichaient un écart défavorable de 21,2 millions de dollars comparativement au plan d'affaires 2019. Ce résultat s'explique notamment par la croissance plus faible que prévu du nombre de passagers en raison du ralentissement des activités économiques découlant des guerres commerciales, du BREXIT et du maintien au sol des avions Boeing 737 MAX, ainsi que par la proportion de correspondances plus importante que prévu pour les passagers, ce qui a fait diminuer les frais d'amélioration aéroportuaire. Ces éléments ont été compensés en partie par les partenariats organisationnels visant à bonifier l'expérience des passagers; la hausse des produits des activités ordinaires tirés de la publicité, des commandites et de la location de commerces de détail résultant de partenariats stratégiques à long terme; ainsi que les produits des activités ordinaires liés aux propriétés d'investissements additionnelles acquises à l'automne 2018.

Pour l'exercice clos en 2019, les charges d'exploitation ont présenté un écart défavorable de 1,8 million de dollars par rapport au plan d'affaires 2019, surtout du fait des dépenses de déneigement, de surveillance et de sécurité qui ont dépassé les prévisions. La croissance plus faible que prévu du nombre de passagers et les chutes de neige supérieures aux prévisions ont obligé la direction à retarder ou à reporter certaines dépenses afin d'atténuer les aspects défavorables des produits des activités ordinaires et des charges d'exploitation. Les secteurs touchés comprenaient les services de consultation, les embauches retardées, l'entretien et les coûts de l'énergie.

Pour l'exercice clos en 2019, les charges d'amortissement affichaient un écart défavorable de 2,2 millions de dollars comparativement au plan d'affaires 2019, notamment en raison de l'amortissement accéléré de certains projets achevés au cours de l'exercice précédent.

Pour l'exercice clos en 2019, 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 2019, 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. Cet aspect favorable a été neutralisé en partie par les charges d'intérêts plus élevées de deux émissions d'obligations non prévues au budget de 500 millions de dollars et de 900 millions de dollars, respectivement, et par un remboursement d'obligations de 300 millions de dollars.

L'organisation a rapidement augmenté ses investissements pour faciliter la circulation des passagers et le mouvement des bagages. Pour l'exercice clos en 2019, la GTAA a dépensé environ 397 millions de dollars, comparativement aux 410 millions de dollars prévus dans le plan d'affaires 2019. Les dépenses étaient principalement liées à des projets en cours, comme l'agrandissement de la jetée G de l'aérogare 1, le réaménagement et l'agrandissement de l'aérogare 1, la division en sections du hall F de l'aérogare 1 et l'amélioration de la manutention des bagages dans les aérogares 1 et 3. Le rapport de gestion propose une analyse plus approfondie des principaux projets dans la section portant sur les projets d'immobilisations 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. Aucune somme n'a été déposée dans le fonds de réserve de couverture du service de la dette en raison du respect de la clause des ratios financiers de l'article 7.4 de l'AFC.

Aucun écart mentionné ci-dessus et observé par rapport au plan d'affaires 2019 n'était de nature à obliger la prise de mesures correctives précises par l'organisation.

d) Résumé du plan d'affaires quinquennal

Le plan d'affaires quinquennal (2020 à 2024) s'appuie sur le cadre stratégique sur 20 ans, qui repose à son tour sur trois principes stratégiques fondamentaux, soit la viabilité financière, l'expérience de la clientèle et l'excellence opérationnelle. Ainsi, l'organisation répondra à la demande croissante de transport aérien, qui devrait augmenter de 8,7 millions de passagers au cours des cinq prochaines années, en optimisant l'utilisation des installations existantes avant d'engager de nouvelles dépenses en immobilisations dans l'infrastructure. Elle y parviendra en améliorant le traitement et la circulation des passagers, des bagages et des avions à l'aéroport, et en offrant à tous les passagers un service à la clientèle, une atmosphère et des commodités exemplaires.

Pour l'horizon de prévision de cinq ans, la croissance à long terme de l'activité aéroportuaire sera le principal moteur du plan d'affaires et elle dictera en définitive les montants des dépenses en immobilisations et des fonds consacrés aux initiatives de l'organisation qui découlent des activités aéroportuaires. Certaines initiatives liées aux produits des activités ordinaires, au service à la clientèle et à la limitation des coûts, et menées durant cette période pourraient aussi avoir une incidence sur les produits et les charges. Les taux de croissance annuels composés de 2020 à 2024 pour les passagers, les sièges et le poids maximal au décollage sont respectivement de 3,5 %, 3,2 % et 3,2 %.

Les frais aéronautiques sont demeurés constants ou ils ont diminué pendant 12 années consécutives, ce qui a entraîné une réduction du coût moyen par passager transporté des transporteurs aériens.

Pour l'horizon quinquennal du plan d'affaires, l'organisation prévoit poursuivre sa stratégie de croissance des produits non liés à l'aéronautique. Cette stratégie comprendra l'introduction de nouvelles offres de vente au détail, d'aliments et de boissons (sous réserve des projets d'immobilisations approuvés), d'initiatives de publicité et de commandite ainsi que d'initiatives améliorées de commercialisation et de développement des affaires pour accroître les produits tirés du stationnement et du transport terrestre.

De plus, l'organisation continuera de remplir son obligation stratégique en matière d'acquisition opportune de terrains à des prix raisonnables pour satisfaire ses aspirations quant à l'établissement d'une mégaplaque tournante. Cette stratégie a pour corollaire une hausse des revenus locatifs provenant des propriétés commerciales et industrielles, qui contribue à la croissance des produits commerciaux. Pour la période visée par le plan d'affaires, les taux de croissance des produits commerciaux devraient dépasser les taux de croissance du trafic passagers.

L'organisation entreprend généralement des projets d'immobilisations en vue de réaliser l'un des objectifs clés suivants : i) respecter les exigences des organismes de réglementation (p. ex., les exigences liées à la sûreté, à la sécurité ou à l'environnement); ii) accroître la capacité ou améliorer la productivité des actifs existants; iii) restaurer ou remplacer des actifs existants; iv) modifier l'infrastructure existante en vue d'accroître les produits liés aux activités ordinaires ou de réduire les coûts; ou v) accroître la capacité ou les activités de l'aéroport au-delà de l'infrastructure existante.

Aux termes du cadre stratégique sur 20 ans qu'elle a adopté en 2013, l'organisation continuera de répondre à la demande croissante de transport aérien en optimisant l'utilisation des installations existantes avant d'engager de nouvelles dépenses en immobilisations dans l'infrastructure.

À court terme, l'organisation continuera de se concentrer sur les programmes d'immobilisations visant l'optimisation de la capacité et de l'utilisation des infrastructures existantes afin d'améliorer le traitement et les mouvements des passagers, des bagages et des aéronefs, de respecter les exigences des organismes de réglementation et de rehausser l'expérience client, principalement grâce à ses projets d'amélioration des aérogares 1 et 3.

Les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation qui servent à financer ces dépenses en immobilisations devraient atteindre en moyenne 740 millions de dollars par année au cours des cinq prochaines années, sous réserve d'une croissance soutenue de l'activité aérienne.

Les principales hypothèses de génération des produits liés à l'aviation qui ont été prises en compte lors de l'élaboration du plan d'affaires 2020 sont les suivantes :

- un total de 51,5 millions de passagers;
- un poids maximal au décollage de 18,4 millions de tonnes;
- un total de 30,5 millions de sièges à l'atterrissage.

Le lecteur est prié de noter que certaines hypothèses utilisées peuvent ne pas se concrétiser et que des circonstances et événements imprévus, comme la pandémie de COVID, peuvent avoir eu ou avoir une incidence après la date de la préparation des prévisions. Par conséquent, les résultats réels obtenus durant la période en cause peuvent varier, et les écarts peuvent être importants. Pour une analyse plus exhaustive des risques, des incertitudes et de la prudence à avoir quant aux énoncés prospectifs, voir le rapport de gestion et la notice annuelle. Des copies sont disponibles sur le site SEDAR au www.sedar.com. Le rapport de gestion de la GTAA est également disponible sur le site Web de l'organisation au www.torontopearson.com.

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

En 2019, 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 127 000 \$. En 2019, les salaires des hauts dirigeants de l'organisation allaient de 291 353 \$ à 720 059 \$. Les hauts dirigeants ont également droit à une prime fondée sur le rendement.

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

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

f) Code de déontologie

L'organisation a un code de déontologie (le « code »), qui a été approuvé par le conseil d'administration. Le code est conforme aux exigences de la politique nationale 58-201 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières et il représente une démarche globale destinée à aborder, entre autres, les conflits d'intérêts et la promotion d'un comportement juste, honnête et éthique par les administrateurs, les dirigeants, les employés et les entrepreneurs de l'organisation. Une copie du code est accessible sur le site Web de SEDAR au www.sedar.com.

Le conseil d'administration surveille la conformité au code, et l'organisation exige que chaque administrateur ou dirigeant signe une déclaration annuelle confirmant que le signataire a lu le code et qu'il s'y conforme ou non; en cas de non-conformité, la déclaration en énonce les motifs. En outre, le conseil d'administration a mis en œuvre la ligne CARE (acronyme de « Confidential Anonymous Reporting for Employees »), qui permet à quiconque de dénoncer sous le couvert de l'anonymat le comportement non déontologique de tout employé, dirigeant ou administrateur. La ligne CARE s'applique aussi aux partenaires commerciaux engagés par l'organisation.

Tous les administrateurs et les dirigeants ont déclaré qu'ils étaient en conformité avec le code.

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

Le bail foncier stipule que tout contrat de plus de 110 000 \$ (redressement annuel selon l'IPC à l'aide du seuil initial de 75 000 \$) qui n'est pas attribué suivant un processus d'appel d'offres doit être décrit dans le rapport annuel de l'organisation. Cette description doit indiquer ce qui suit : les parties au contrat; le montant, la nature et les circonstances du contrat; et la raison de l'attribution du contrat sans recours au processus d'appel d'offres public. Le tableau ci-dessous énumère les contrats pertinents attribués en 2019. Les définitions de la « raison de l'attribution sans appel d'offres » se trouvent à la fin du tableau.

Valeur du contrat	Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'attribution sans appel d'offres
110 000 \$ à 500 000 \$	Fluke Corporation	Licences d'accès mobile à Maximo	A
	Intergraph Canada Ltd DBA Hexagon Safety & Infrastructure	Renouvellement de la maintenance, de l'abonnement et du soutien de logiciels	B
	KPMG s.r.l.	Services de consultation	A
110 000 \$ à 500 000 \$	Compair Canada Inc.	Inspection et homologation de postes de remplissage d'air respirable pour les services d'incendie	A
	Brink's Canada Itée	Dépôts et collectes bancaires quotidiens	A
	Teradata Canada	Licences par abonnement, soutien et entretien	C
	Team Eagle Itée	Location de décapant à peinture et caoutchouc de piste d'atterrissage à très haute pression Cyclone	A
	Cintas Canada Itée	Nettoyage des uniformes des techniciens de flotte	A
	ET Group	Matériel et logiciels de la nouvelle salle de contrôle des bagages	A
	Lannick Contract Solutions Inc.	Dotation à court terme	B
	Glidepath Systems Ltd	Soutien et maintenance des logiciels opérationnels du système de traitement des bagages	C
	Critical Air Mechanical Inc.	Entretien préventif et correctif d'unités d'aération préconditionnée	B
	Bell Canada	Service de réseau étendu pour Airway Centre	A
	Marketing Plus Business Solutions	Articles de marketing et de promotion	A
	Steer Davies Gleave North America Incorporated	Cadre de l'analyse de rentabilisation du centre régional de transport en commun	A
	P.V. Services Division of 1043524 Ontario Ltd	Installation de caméras de l'ASFC	B
	Siège social mondial de Jervis B. Webb Company of Canada Ltd	Soutien et maintenance des logiciels opérationnels du système de traitement des bagages	C
	Webleton Inc.	Services professionnels	A
	Urban Strategies Inc.	Soutien pour la tenue d'une série de tables rondes sur la desserte du transport en commun	A
	Deloitte s.r.l.	Services de consultation	A
	2663670 Ontario Ltd	Services de consultation	B
	2663670 Ontario Ltd	Soutien et maintenance du logiciel de gestion des actifs Maximo	B
	Ilobby Corp DBA AppGear	Contrat de licence	C
ADB SAFEGATE Canada Inc.	Soutien sur place ou à distance et entretien ponctuel	C	
110 000 \$ à 500 000 \$	Brock Solutions Inc.	Mise en œuvre du système BIWIS pour comptoir d'enregistrement	A
	Bruel & Kjaer EMS Inc.	Portail communautaire ANOMS accessible au public	C
	Fortbrand Services LLC	Réparation et remplacement des pièces du véhicule et des chasse-neige Vammas	C
	Get the World Moving Corp.	100 Day Health Challenge	B
	Metrolinx	Rabais sur les tarifs de Presto pour les employés de l'aéroport	B
	Northern Micro inc.	Services de consultation	C

Valeur du contrat	Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'attribution sans appel d'offres
	Precise Parklink inc.	Mise à niveau du matériel et des logiciels des installations des parcs de stationnement	A
	A.M.J. Campbell Van Lines	Services de stockage et d'entreposage	B
500 000 \$ à 1 000 000 \$	OC Special Commodity Carriers	Transport hors site d'urgence et élimination de glycol utilisé	A
1 000 000 \$ à 2 000 000 \$	Blusky Services Zerkowitz G.C.V.	Services de soutien professionnels	B
	Chantry Corporation Ltd	Réservation en ligne et gestion du rendement pour le stationnement	B
	Bridgecon Construction Ltd	Réfection et resurfaçage du chemin Rainbow de l'aérogare 3	B
	IDEO LP	Services de consultation	A
	Webleton Inc.	Services professionnels	A

- A. Selon la GTAA, relativement à un contrat en vigueur de fourniture de biens ou de services qui arrive à échéance, il est plus efficace et pratique d'attribuer un nouveau contrat à l'actuel entrepreneur ou fournisseur de services quand cet entrepreneur ou ce fournisseur de services a acquis pour le contrat des compétences ou connaissances spéciales introuvables sur le marché.
- B. Il n'y a qu'un seul entrepreneur ou fournisseur de services capable de fournir les biens ou services.
- 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. Toutes autres circonstances pour lesquelles le président et chef de la direction juge qu'il est nécessaire de procéder de la sorte pour la sécurité, l'efficacité et le caractère pratique des activités de Toronto Pearson.

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

Alinéas a) à g) de l'article 9.01.07 du bail foncier

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

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

Renseignements organisationnels 2019

Adresse du bureau principal

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto
3111, promenade Convaire, case postale 6031
Toronto AMF (Ontario) L5P 1B2
Tél. : 416-776-3000
Télééc. : 416-776-3555
TorontoPearson.com

Assemblée publique annuelle

L'assemblée publique annuelle de la GTAA aura lieu le
mercredi 6 mai 2020 à 13 h 30 en ligne au
www.torontopearson.com/apa

Renseignements publics

Les demandes de renseignements généraux doivent être adressées au :
Service à la clientèle
Tél. : 416-776-9892
Courriel : Customer_Service@GTAA.com

Auditeurs

PricewaterhouseCoopers s.r.l.
Toronto (Ontario)

Banque responsable

Banque canadienne impériale de commerce
Toronto (Ontario)

Conseiller juridique principal

Osler, Hoskin et Harcourt s.r.l.
Toronto (Ontario)

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 :

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto
Aéroport international Pearson de Toronto
3111, promenade Convair, case postale 6031
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.

Téléchargez l'index complet des normes GRI au torontopearson.com/ar2019/downloads/Sustainability_management_approach_and_gri_index.pdf.

Rédaction

Doug Dolan Communications et Lorraine Gilbert

Conseils en matière de conception et de durabilité

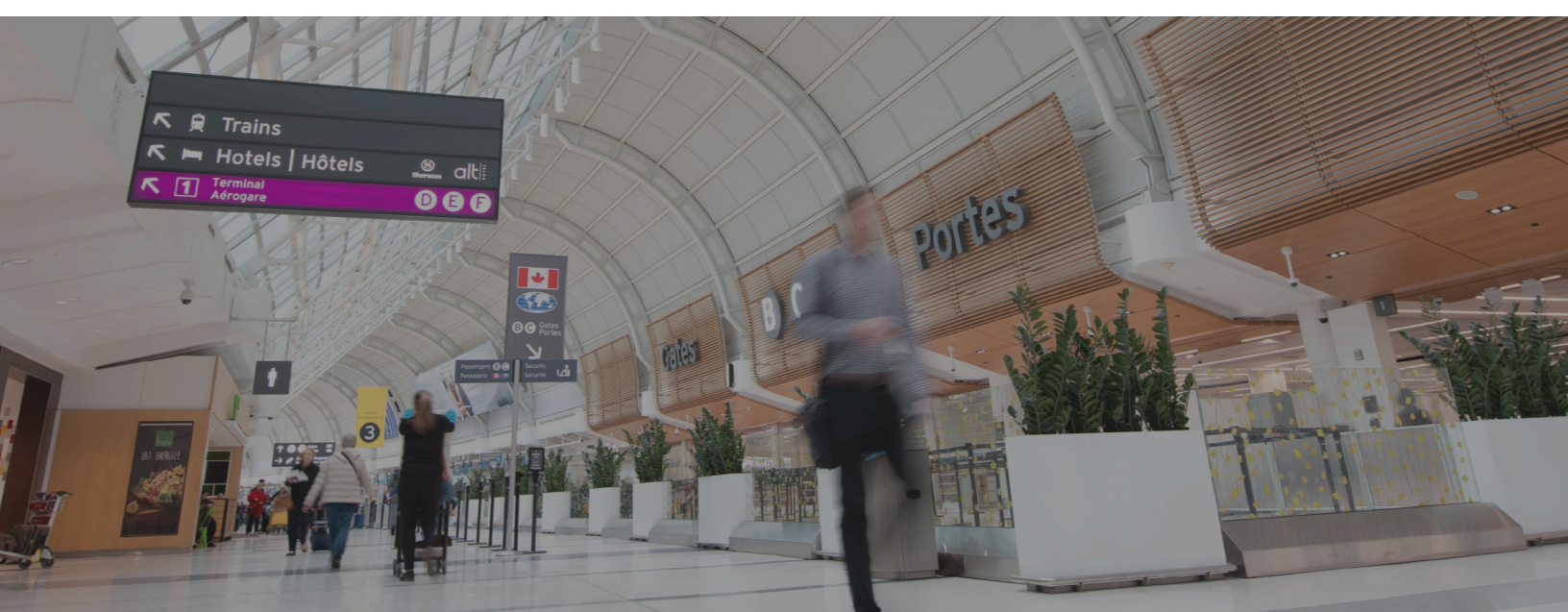
The Works Design Communications

Photographes collaborateurs

Lorella Zanetti

Norm Li

Jon Hyatt





Autorité aéroportuaire du Grand Toronto
Aéroport international Pearson de Toronto
3111, promenade Convair, case postale 6031
Toronto AMF (Ontario) Canada L5P 1B2

TORONTOPEARSON.COM

 twitter.com/torontop Pearson

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

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

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

