l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

Rapport de gestion de
États financiers consolidés

31 décembre 2024 et 2023

GTAA | Toronto Pearson

Rapport de gestion de
l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

31 décembre 2024 et 2023

GTAA

RAPPORT DE GESTION
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2024

Daté du 27 mars 2025

INFORMATION PROSPECTIVE

Le présent rapport de gestion contient de l'information prospective. Cette information prospective repose sur diverses hypothèses et est sujette à des risques et à des incertitudes. Pour une analyse de ces risques et incertitudes, ainsi que des hypothèses et facteurs importants liés aux renseignements prospectifs, veuillez consulter la rubrique intitulée « Mise

Le présent rapport constitue une analyse des résultats financiers et des résultats d'exploitation de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (la « GTAA » ou la « société ») pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 et doit être lu parallèlement aux états financiers consolidés audités annuels de la GTAA pour la même période. De plus, le lecteur est invité à consulter la notice annuelle pour l'exercice clos le 31 décembre 2024. 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 audités annuels susmentionnés, se trouvent sur SEDAR+ à l'adresse www.sedarplus.ca. Les états financiers consolidés audités annuels, le rapport de gestion de la GTAA ainsi que la notice annuelle sont également disponibles sur son site Web, à l'adresse www.torontopearson.com.

PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

La GTAA est une société sans capital-actions régie par la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* et une autorité aéroportuaire désignée en vertu de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*. La GTAA exploite et gère l'Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (l'« Aéroport » ou « Toronto Pearson ») aux termes d'un bail foncier conclu avec le gouvernement du Canada le 2 décembre 1996 (le « bail foncier »). Ce bail, d'une durée initiale de 60 ans, vient à échéance en 2056 et la GTAA peut le renouveler une fois pour 20 autres années. Au cours de l'année, la GTAA a exercé son option de prolongation de 20 ans du bail foncier. Par conséquent, le bail foncier expire maintenant le 1er décembre 2076. Le bail foncier se trouve sur SEDAR+, à l'adresse www.sedarplus.ca, et sur le site Web de la GTAA, à l'adresse www.torontopearson.com. La société de portefeuille Malton Gateway Inc, filiale en propriété exclusive de la GTAA, a été constituée en avril 2017 et détient les actions de Airway Centre inc. (« ACI »), qui a également été constituée en avril 2017 dans le but d'acquérir et de gérer des immeubles commerciaux qui ne sont actuellement pas liés aux activités directes de gestion, d'exploitation ou d'entretien de l'Aéroport. Les propriétés acquises par ACI ne font pas partie des locaux loués à la GTAA par le gouvernement du Canada en vertu du bail foncier.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES ET DONNÉES CLÉS SUR L'EXPLOITATION

	2024	2023	Variation[1]	%	2022
Total des produits *(en millions de dollars)*	**1 975,4**	1 887,1	88,3	4,7	1 491,9
BAIIA[2, 3]	**938,2**	960,3	(22,1)	(2,3)	758,8
Marge du BAIIA[2, 3]	**47,5 %**	50,9 %	—	—	50,8 %
Bénéfice net	**329,2**	265,0	64,2	24,2	72,3
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation *(en millions de dollars)*	**945,9**	961,5	(15,6)	(1,6)	786,0
Flux de trésorerie disponibles[4]	**381,4**	468,7	(87,3)	(18,6)	235,4
Trafic passagers *(en millions)*					
Vols intérieurs	**16,4**	16,5	(0,1)	(0,8)	14,3
Destination internationale	**30,4**	28,3	2,1	7,5	21,3
Total	**46,8**	44,8	2,0	4,4	35,6
Trafic aérien					
Mouvements d'avions *(en milliers)*	**389,6**	379,6	10,0	2,6	336,8
PMD[5] *(en millions de tonnes)*	**36,2**	34,4	1,8	5,0	30,1
Nombre total de sièges *(en millions)*	**55,9**	53,1	2,8	5,2	44,9
Coefficient d'occupation	**83,7 %**	84,4 %	—	—	79,3 %

	Aux 31 décembre				
	2024	2023	Variation[1]	%	2022
Total de la dette *(en millions de dollars)*	**7 045,7**	6 983,3	62,4	0,9	6 802,4
Dette nette[6]	**5 451,2**	5 829,8	(378,6)	(6,5)	6 296,2
Liquidités nettes[7]	**2 247,3**	1 963,0	284,3	14,5	1 530,7
Principaux Indicateurs de crédit et de rendement					
Total de la dette/nombre de passagers embarqués[8] ($)	**301**	312	(11)	(3,5)	382
Dette nette/nombre de passagers embarqués[8] ($)	**233**	260	(27)	(10,4)	353
Charges du transporteur aérien par passager embarqué[8, 9] ($)	**28,5**	30,3	(1,8)	(5,9)	32,1

[1] Le calcul du pourcentage est établi d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

[2] Le BAIIA, mesure financière non conforme aux PCGR, correspond au bénéfice d'exploitation avant les charges d'intérêts et coûts de financement, la reprise ou la perte de valeur des immeubles de placement, la dépréciation des immobilisations corporelles 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 plus de détails et pour un bref exposé sur le rapprochement du bénéfice net et du BAIIA.

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

[5] Le PMD correspond au poids maximal au décollage de chaque avion précisé par les fabricants d'avions.

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

[7] Les liquidités nettes, mesure financière non conforme aux PCGR, correspondent à la somme de la capacité d'emprunt disponible pour les besoins généraux de l'entreprise au titre de sa facilité de crédit d'exploitation, de la capacité disponible au titre de sa facilité de lettre de crédit, de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme non soumis à restrictions.

[8] Aux fins des indicateurs de crédit, le nombre de passagers embarqués est défini comme étant égal à la moitié du nombre total de passagers et établi à partir du trafic sur 12 mois.

[9] Les charges du transporteur aérien par passager embarqué, mesure financière non conforme aux PCGR, sont établies à partir des produits des activités aéronautiques sur 12 mois. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

VUE D'ENSEMBLE

La GTAA a pour mandat d'aménager, de gérer et d'exploiter les aéroports dans le Centre-Sud de l'Ontario, ce qui ne comprend actuellement que l'aéroport Toronto Pearson. Toronto Pearson est une plaque tournante mondiale qui relie des vols en provenance et à destination d'autres aéroports nationaux et internationaux.

Sommaire du rendement opérationnel et financier

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024 :

- Toronto Pearson a accueilli 46,8 millions de passagers, soit une hausse de 2,0 millions ou de 4,4 %, par rapport à la période correspondante de 2023, ce qui est attribuable à la forte demande pour les voyages;
- Le volume du trafic passagers a continué de se redresser, atteignant 92,5 % des niveaux de 2019, comparativement à 88,9 % des niveaux de 2019 pour l'exercice clos le 31 décembre 2023.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, comparativement à la période correspondante de 2023, la GTAA a gagné et généré :

- des revenus de 1 975,4 millions de dollars, soit une augmentation de 88,3 millions de dollars ou 4,7 %;
- un BAIIA[1] de 938,2 millions de dollars, soit une diminution de 22,1 millions de dollars ou 2,3 %;
- un bénéfice net de 329,2 millions de dollars, soit une augmentation de 64,2 millions de dollars;
- des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation de 945,9 millions de dollars, soit une baisse de 15,6 millions de dollars;
- des flux de trésorerie disponibles[2] de 381,4 millions de dollars, soit une baisse de 87,3 millions de dollars.

Les résultats financiers sont principalement attribuables à une augmentation du volume du trafic passagers et du trafic aérien, ainsi qu'à une hausse des tarifs aéronautiques. La diminution des flux de trésorerie disponibles s'explique principalement par la diminution des fonds reçus dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (le « PIEA »), de même que par la diminution des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, partiellement contrebalancée par la hausse des produits d'intérêts.

Stratégie de la Société

La GTAA a lancé son plan stratégique décennal en 2023. La vision de la GTAA est la suivante : « Allier transport et plaisir en faisant de Toronto Pearson l'aéroport de choix, tant pour voyager que pour travailler. Cette vision est mise en œuvre au moyen d'un ensemble d'initiatives élaborées pour prioriser les dépenses d'investissement et permettre une orientation axée sur la résolution des principaux problèmes opérationnels tout en renforçant la résilience du système. Ces initiatives s'étendent sur plusieurs horizons temporels, qui offrent à la GTAA la souplesse nécessaire pour changer d'orientation et rester agile à long terme pour faciliter la croissance des niveaux de services qu'attendent les passagers qu'elle prévoit recevoir au cours de la prochaine décennie.

---

[1] Le BAIIA, mesure financière non conforme aux PCGR, correspond au bénéfice d'exploitation avant les charges d'intérêts et coûts de financement, la reprise ou la perte de valeur des immeubles de placement, la dépréciation des immobilisations corporelles et l'amortissement. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

[2] Les flux de trésorerie disponibles, mesure financière non conforme aux PCGR, sont définis comme les flux de trésorerie provenant de l'exploitation et des subventions reçues dans le cadre du PIEA, moins les intérêts en espèces, les coûts de financement et les dépenses d'investissement. Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ». Voir la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour un bref exposé et pour le détail du calcul des flux de trésorerie disponibles.

La mission de la GTAA est de :

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

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

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

<u>Programme Investissement à long terme dans les installations et les aérogares de l'aéroport Pearson</u>

Le programme Investissement à long terme dans les installations et les aérogares de l'aéroport Pearson (ou « Pearson LIFT »)[3] est un programme d'investissement qui s'étend sur plus d'une décennie et qui prévoit des milliards de dollars d'investissements dans les installations de Toronto Pearson, dans le cadre de plusieurs programmes de construction visant à préparer l'aéroport aux exigences opérationnelles, à la croissance et aux opportunités des années à venir.

Le programme Pearson LIFT met l'accent sur la revitalisation des installations aéroportuaires, l'accroissement de la capacité de l'aéroport et de la capacité d'accueil des passagers et la mise en place de nouvelles technologies pour améliorer l'expérience de voyage. En particulier, la GTAA collabore avec ses partenaires pour améliorer l'efficacité opérationnelle, la stabilité et la résilience dans l'ensemble de l'écosystème de l'aéroport Toronto Pearson.

Pour de plus amples renseignements sur le programme Pearson LIFT, veuillez consulter la rubrique « Plan, programmes et projets d'investissement » du présent rapport de gestion.

Faits saillants de 2024

Expérience client

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

En 2024, Toronto Pearson a connu un autre succès en matière de satisfaction de la clientèle, obtenant le titre de meilleur aéroport en Amérique du Nord desservant plus de 40 millions de passagers dans le cadre des prix annuels Airport Service Quality. De plus, l'Aéroport a obtenu la certification 4 étoiles de Skytrax, ce qui renforce sa position de plaque tournante mondiale.

La GTAA a fait d'importants investissements dans l'infrastructure et l'accessibilité, rénovant le hall d'entrepiste afin d'améliorer le confort des passagers et d'accroître la capacité pendant les périodes de pointe. Ces efforts ont permis à Toronto Pearson d'accueillir plus de nouvelles compagnies aériennes en 2024 que n'importe quel autre grand aéroport d'Amérique du Nord, élargissant ainsi sa connectivité et sa portée mondiale. De plus, l'engagement de Toronto Pearson en matière d'accessibilité a été reconnu par la certification Rick Hansen Or, qui récompense les efforts déployés en vue d'atteindre le rang d'aéroport le plus accessible au monde.

Pour donner plus de satisfaction aux voyageurs, Toronto Pearson a mis sur pied une série d'événements avec des partenaires afin d'améliorer l'expérience client. La GTAA a lancé un nouveau partenariat avec CP24, offrant des mises à jour opérationnelles en direct qui tiennent les passagers informés, établissant ainsi une nouvelle norme en matière de communication aéroportuaire en temps réel.

Efficacité opérationnelle

La GTAA a réalisé des progrès importants en matière de performance opérationnelle en améliorant son suivi et ses rapports en fonction d'indicateurs clés de performance conformes aux normes du secteur pour favoriser la prise de décision à partir des données. D'importants investissements ont été effectués dans la sécurité et l'efficacité, notamment l'acquisition de camions d'incendie à la fine pointe de la technologie, ainsi que l'augmentation des ressources de l'équipe d'entretien de l'aérodrome et l'ajout d'équipement de déneigement pour soutenir les activités hivernales.

Culture et expérience des employés

Toronto Pearson a de nouveau été reconnu comme l'un des meilleurs employeurs du Canada pour 2024 par Forbes, ce qui témoigne de l'engagement continu de la GTAA à favoriser une culture d'entreprise exceptionnelle. Cette reconnaissance a été renforcée par trois prix importants pour le leadership en matière de diversité, d'équité et d'inclusion : le prix d'équité, de diversité et d'inclusion aéroportuaire de l'International Airport Review, le prix d'impact communautaire du Urban Pilots et Professionals Network et le prix de la meilleure contribution individuelle à la diversité, à l'équité et à l'inclusion en milieu de travail de Charity Village. Ces réalisations soulignent l'engagement de la GTAA à créer un milieu de travail inclusif, équitable et responsabilisant pour tous les employés.

L'attachement de Toronto Pearson à la santé et à la sécurité a également été reconnu en 2024. La GTAA a été nommée finaliste du prix de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail pour la meilleure culture de santé et de sécurité au Canada et lauréate du prix 5-Star Safety Culture du magazine Canadian Occupational Safety. Ces prix témoignent des initiatives proactives de l'Aéroport et de l'attention soutenue portée au maintien des normes de sécurité les plus élevées pour ses employés et ses partenaires.

La GTAA a organisé sa première journée des travailleurs aéroportuaires, qui a réuni des employés et des partenaires de l'ensemble de l'écosystème aéroportuaire. Cette célébration, soulignée par le Conseil des aéroports du Canada, est une nouvelle tradition qui vise à honorer et à reconnaître les gens qui contribuent à faire de Toronto Pearson un aéroport de calibre mondial.

Annonces concernant la direction

Le 9 décembre 2024, Khalil Lamrabet a été nommé de manière permanente au poste de chef des opérations. Depuis janvier 2024, M. Lamrabet remplit les fonctions de directeur de l'exploitation par intérim en plus de son rôle de directeur commercial. Dans l'intervalle, Kurush Minocher a assumé les responsabilités de directeur commercial par intérim.

Le 27 novembre 2024, J'Maine Chubb a quitté son poste de chef des finances de la GTAA. La GTAA a entrepris un processus de recrutement d'un nouveau chef des finances et, en attendant l'aboutissement de ce processus, Debbie Simpson, CPA, CA, occupe le poste de chef des finances par intérim. Mme Simpson possède une vaste expérience à titre de chef des finances et assure la conduite des investissements stratégiques et de la planification de la croissance.

Prolongation du bail foncier

Le bail foncier, d'une durée initiale de 60 ans, vient à échéance en 2056 et la GTAA peut le renouveler une fois pour 20 autres années. En 2024, la GTAA a exercé l'option de prolongation de 20 ans de son bail foncier. Par conséquent, la nouvelle date d'échéance du bail foncier est le 1er décembre 2076. Cette prolongation offre une plus grande stabilité aux partenaires commerciaux et aux investisseurs financiers de l'Aéroport.

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

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

Volume du trafic passagers

Le trafic total de passagers à l'Aéroport relève de l'un ou l'autre des deux secteurs suivants : le trafic intérieur (les passagers se déplaçant à l'intérieur du Canada) et le trafic international (les passagers effectuant des vols à destination ou en provenance de l'étranger).

En 2024, 46,8 millions de passagers ont transité par l'Aéroport, comparativement à 44,8 millions au cours de la période correspondante de 2023, ce qui représente une augmentation de 2,0 millions de passagers ou de 4,4 %. La croissance du secteur international de 2,1 millions de passagers ou de 7,5 % par rapport à la période correspondante de 2023 a contrebalancé le faible repli du secteur intérieur de 0,1 million de passagers ou de 0,8 % par rapport à la même période de 2023.

Le tableau ci-après résume le trafic passagers par secteur pour les trois exercices suivants, clos les 31 décembre :

Volume du trafic passagers[1]	**2024**	2023	Variation[2]		2022
(en millions)				%	
Vols intérieurs	**16,4**	16,5	(0,1)	(0,8)	14,3
Destination internationale	**30,4**	28,3	2,1	7,5	21,3
Total	**46,8**	44,8	2,0	4,4	35,6
(en millions)					
Au départ et à l'arrivée	**36,4**	34,5	1,9	6,1	26,3
En correspondance	**10,4**	10,3	0,1	0,8	9,3

Total	**46,8**	44,8	2,0	4,4	35,6

(en pourcentage)					
Au départ et à l'arrivée[2]	**77,7 %**	76,9 %	—	—	72,9 %
En correspondance[2]	**22,3 %**	23,1 %	—	—	27,1 %
Total	**100,0 %**	100,0 %			100,0 %

[1] Ces calculs sont des estimations fondées sur les rapports des compagnies aériennes et ils peuvent différer des chiffres réels.

[2] Les calculs de pourcentage sont établis d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

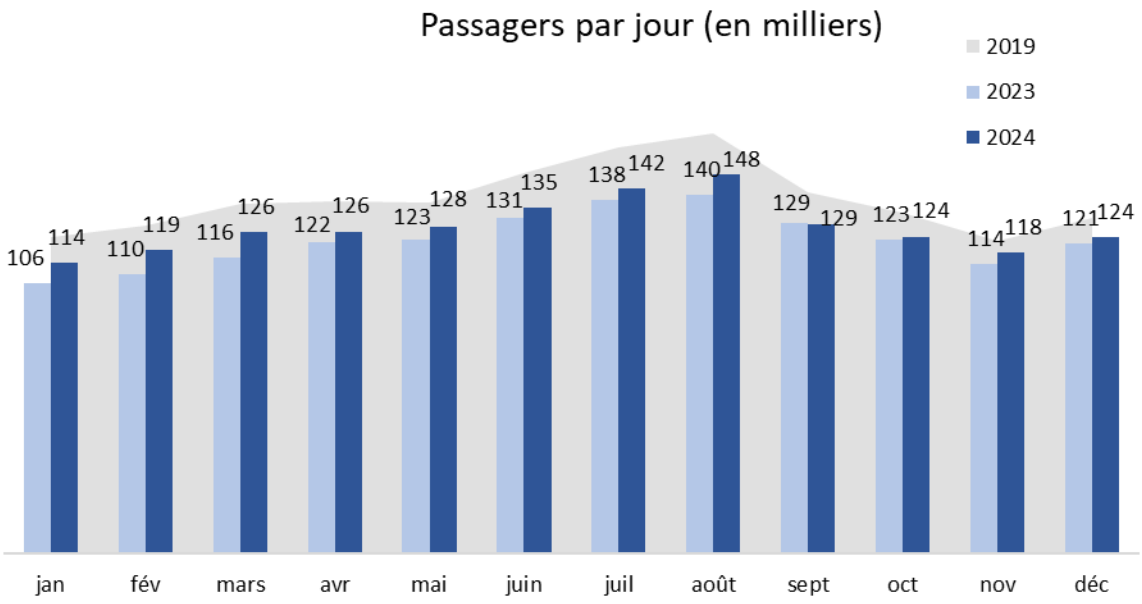
Les passagers sont répartis en deux grandes catégories : les passagers au départ et à l'arrivée puis les passagers en correspondance. Les passagers au départ et à l'arrivée commencent ou terminent un voyage à l'Aéroport, tandis que les passagers en correspondance changent d'avion à l'Aéroport pour se rendre à leur destination finale.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, comparativement à la période correspondante de l'exercice 2023 :

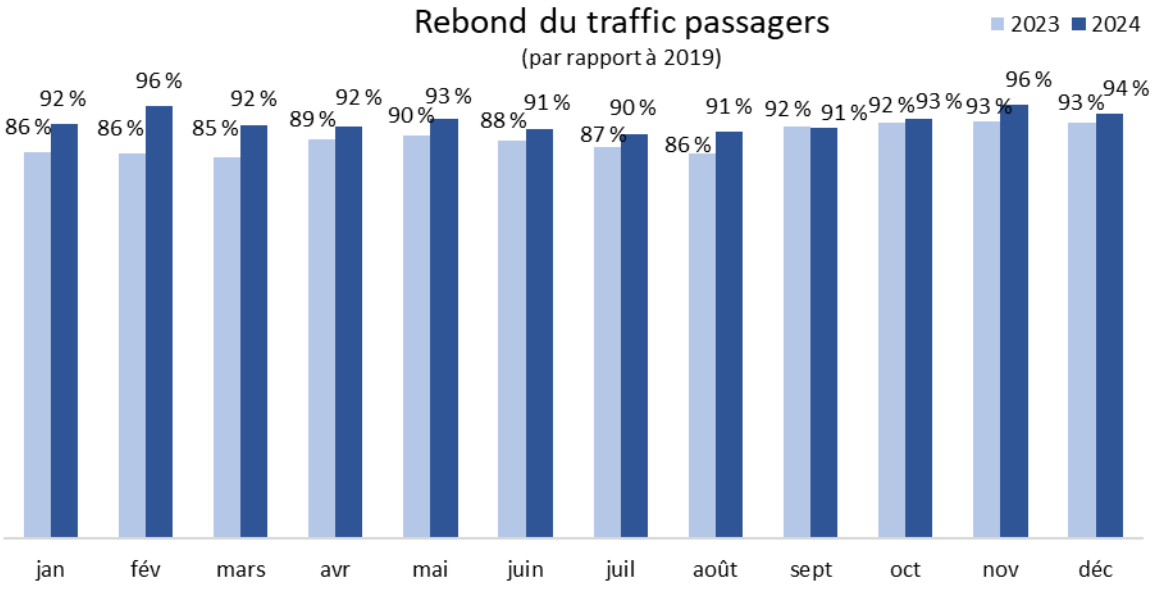
- le nombre de passagers au départ et à l'arrivée a connu une hausse de 6,1 %, pour s'établir à 36,4 millions de passagers et le nombre de passagers en correspondance a augmenté de 0,8 %, pour s'établir à 10,4 millions de passagers.
- la proportion de passagers au départ et à l'arrivée a augmenté de 0,8 % pour s'établir à 77,7 %, tandis que la proportion de passagers en correspondance a diminué de 0,8 % pour s'établir à 22,3 %.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, le nombre de passagers au départ et à l'arrivée est remonté à 103,3 %, et celui des passagers en correspondance, à 67,9 %, par rapport à la période correspondante de 2019 (avant la pandémie de COVID-19). Le rebond du nombre de passagers en correspondance est moins fort qu'auparavant, essentiellement en raison du changement de stratégie des transporteurs aériens en matière de liaisons.

Le graphique suivant présente le nombre quotidien moyen de passagers par mois qui ont transité par Toronto Pearson de janvier 2024 à décembre 2024, comparativement aux périodes de janvier 2023 à décembre 2023 et de janvier 2019 à décembre 2019 (avant la pandémie de COVID-19). À cet égard, l'aéroport Toronto Pearson a accueilli en moyenne 4,4 % plus de passagers quotidiens au cours de la période allant de janvier à décembre 2024 qu'au cours de la période allant de janvier à décembre 2023.



Le graphique suivant présente le pourcentage moyen de passagers par mois qui ont transité par Toronto Pearson de janvier 2024 à décembre 2024 et de janvier 2023 à décembre 2023, comparativement aux périodes correspondantes de 2019 (avant la pandémie de COVID-19). Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, le volume du trafic passagers a continué de se redresser, atteignant 92,5 % des niveaux de 2019, comparativement à 88,9 % des niveaux de 2019 pour l'exercice clos le 31 décembre 2023.



Trafic aérien

Le trafic aérien est déterminé en fonction des mouvements d'avions, soit l'atterrissage ou le décollage d'un avion. Chaque avion 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 ratio de passagers par sièges offerts, est une mesure de l'utilisation de la capacité des avions et il correspond au pourcentage de sièges occupés par des passagers.

Le tableau suivant présente en résumé les mouvements d'avions, le PMD, le nombre total de sièges, le nombre total de sièges par mouvements d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour les trois exercices suivants :

Trafic aérien[1]	**2024**	2023	Variation[2]	%	2022
(en milliers)					
Total des mouvements d'avions	**389,6**	379,6	10,0	2,6	336,8
Mouvements d'avions de passagers	**345,9**	337,3	8,6	2,6	292,5
Mouvements d'avions autres que les avions de passagers	**43,7**	42,3	1,4	3,3	44,3
(en millions)					
PMD (tonnes)	**36,2**	34,4	1,8	5,0	30,1
Sièges	**55,9**	53,1	2,8	5,2	44,9
Sièges par mouvement d'avions de passagers	**161,6**	157,5	4,1	2,6	153,6
Coefficient d'occupation (%)	**83,7 %**	84,4 %	—	—	79,3 %

1 Les mesures du trafic aérien reflètent les vols à l'arrivée et au départ.

2 Les pourcentages sont établis d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, les augmentations du trafic aérien comparativement aux périodes correspondantes de 2023, respectivement, sont les suivantes :

- les mouvements d'avions de passagers ont augmenté de 2,6 %, en raison de la croissance soutenue de la demande de voyages;
- les mouvements d'avions sans passagers ont progressé de 3,3 %, principalement en raison de l'activité de fret;
- le PMD a augmenté de 5,0 % pour atteindre 36,2 millions de tonnes, en raison de l'accroissement du nombre de mouvements et de l'utilisation d'appareils de plus grande taille par les compagnies aériennes;
- le nombre de sièges a augmenté de 5,2 % pour atteindre 55,9 millions, étant donné l'augmentation des mouvements et l'utilisation d'appareils de plus grande taille;
- le nombre total de sièges par mouvement d'avions de passagers a augmenté de 2,6 % pour atteindre 161,6 sièges, en raison de plusieurs facteurs, dont le rebond des voyages internationaux et le changement de l'éventail de transporteurs et de la flotte.

Sept compagnies aériennes ont commencé leurs activités à Toronto Pearson en 2024 : Alaska Airlines, BermudAir, ITA Airways, Swiss International, Qatar Airways, Royal Air Maroc et Hainan Airlines (reprise du service). Une compagnie aérienne, Sun Country, est passée d'un service nolisé à un service régulier, tandis que Lynx Air et Canada Jetlines ont cessé leurs activités à Toronto Pearson en 2024.

En 2024, le nombre moyen de compagnies aériennes actives à Toronto Pearson est passé de 48 à 53, soit une augmentation de 10 %.

Le nombre de destinations desservies par Toronto Pearson (y compris les vols à escale unique avec le même numéro de vol) est passé de 195 en 2023 à 199 en 2024, soit une augmentation de quatre destinations ou de 2,1 %.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

La rubrique qui suit présente une analyse des résultats financiers de la GTAA ainsi que l'approche qu'elle a adoptée pour établir ses frais et redevances aéronautiques. Selon le modèle financier de la GTAA, les fonds générés à l'Aéroport servent à couvrir les activités d'exploitation de l'Aéroport, les activités auxiliaires liées à l'aviation, la construction, les acquisitions, les réparations et l'entretien, et les coûts du service de la dette, y compris les intérêts et le remboursement du capital de la dette.

Droits et frais aéronautiques et frais d'améliorations aéroportuaires

La GTAA a mis en place des principes de fixation des tarifs aéronautiques qui concilient la prudence budgétaire et la possibilité d'investir dans les capacités futures en tenant compte des aspects commerciaux et des intervenants. Tout en conservant le droit de modifier et de déterminer les redevances et les frais aéronautiques, la GTAA consulte les intervenants au sujet du cadre tarifaire pour fixer les redevances et les frais aéronautiques sur une base annuelle. Chaque année, la GTAA entreprend un processus itératif de consultation de la communauté aérienne afin de discuter des projets d'immobilisations proposés et en cours qui influeront sur les frais d'améliorations aéroportuaires (les « FAA ») et qui seront financés principalement par ceux-ci, permettant à l'Aéroport de tenir compte des intérêts des intervenants au sens large. La GTAA a également conclu avec chaque compagnie aérienne qui passe par Toronto Pearson des ententes relativement aux FAA aux termes desquelles le transporteur aérien s'engage à faire payer des FAA à chacun de ses passagers embarqués pour le compte de la GTAA, moyennant des frais d'administration pour la compagnie aérienne. Les FAA nets reçus donnent à la GTAA les moyens de financer des projets d'investissements actuels et futurs, et servent à préparer les plans d'aménagement futurs.

À compter du 1er janvier 2024, les modifications suivantes ont été apportées aux frais aéronautiques et aux FAA :

- les frais aéronautiques ont augmenté en moyenne de 4 % sur une base mixte;
- les droits relatifs aux aires de trafic ont été modifiés pour favoriser des virages plus rapides, améliorant ainsi l'efficacité et l'utilisation des portes d'aérogare et des aires de stationnement;
- aucun changement n'a été apporté aux FAA en 2024.

À compter du 1er janvier 2025, les modifications suivantes seront apportées aux frais aéronautiques et aux FAA :

- les frais aéronautiques augmenteront de 5 %;
- les FAA pour les passagers au départ augmenteront de 2 $ pour passer à 37 $ par passager;
- les FAA pour les passagers en correspondance augmenteront de 1 $ pour passer à 8 $ par passager.

La direction prévoit appliquer ces frais et redevances entre autres pour :

- financer les projets qui augmentent la capacité;
- financer le renouvellement et le remplacement des équipements aéroportuaires;
- financer des projets qui contribuent à la numérisation des services offerts par l'Aéroport et améliorent sa croissance, sa compétitivité et sa durabilité environnementale;
- remédier à la hausse des charges d'exploitation partiellement liée à l'augmentation du nombre de passagers et à l'inflation.

En décembre 2023, la GTAA a conclu des ententes de partenariat avec plusieurs compagnies aériennes dans le cadre d'un nouveau programme de rabais visant à améliorer le rendement et l'expérience des passagers à Toronto Pearson. Ces compagnies aériennes sont admissibles, à compter du 1er janvier 2024, à des rabais sur les redevances aéronautiques si elles atteignent certains seuils de volume de passagers et des objectifs liés au rendement opérationnel, qui améliorent le service à la clientèle selon quatre grands critères liés au rendement des compagnies aériennes :

- le départ à l'heure;
- le remorquage des avions hors des portes d'embarquement lorsqu'ils sont hors service;
- le respect du délai de livraison des bagages pour les passagers à l'arrivée;
- l'utilisation efficace des comptoirs d'enregistrement des terminaux.

Ces mesures incitatives prévues dans les ententes de partenariat avec les compagnies aériennes visent à aider la GTAA à accroître son efficacité opérationnelle tout en répondant de façon uniforme aux attentes des clients, ce qui se traduira par une plus grande résilience financière pour la GTAA en encourageant la croissance du nombre de passagers et en augmentant l'efficacité de l'utilisation des actifs existants. Chaque entente a une durée de trois ans et commence le 1er janvier 2024. La GTAA a la possibilité de la prolonger jusqu'à deux années additionnelles. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, la GTAA a remboursé 40,8 millions de dollars aux termes de ces ententes.

Produits des activités ordinaires

La GTAA tire des produits de ses frais et redevances 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 location de la GTAA et Airways Center Inc (« 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 du temps que l'avion passe aux portes d'embarquement et de l'utilisation de l'équipement de contrôle (c.-à-d. portes d'embarquement, passerelles, air préconditionné, etc.). Les FAA sont calculés par passager transporté, avec un tarif différent pour les passagers au départ et à l'arrivée, et pour les passagers en correspondance. Une part importante des produits commerciaux est également liée au volume du trafic passagers.

Le tableau ci-après présente le sommaire des produits des activités ordinaires consolidés de la GTAA pour les trois exercices suivants :

Produits des activités ordinaires	**2024**	2023	Variation[1]		2022
(en millions de dollars)				%	
Droits d'atterrissage[2]	**416,5**	426,3	(9,8)	(2,3)	367,4
Frais généraux liés aux aérogares	**248,8**	252,1	(3,3)	(1,3)	205,1
Produits aéronautiques	**665,3**	678,4	(13,1)	(1,9)	572,5
Concessions et locations	**330,3**	307,3	23,0	7,5	269,4
Stationnement et transport au sol	**247,5**	231,6	15,9	6,9	175,4
Autre	**59,5**	54,8	4,7	8,5	61,6
Produits commerciaux	**637,3**	593,7	43,6	7,3	506,4
Frais d'amélioration aéroportuaire	**672,8**	615,0	57,8	9,4	413,0
Total des revenus	**1 975,4**	1 887,1	88,3	4,7	1 491,9
Principal indicateur					
Charges du transporteur aérien par passager embarqué[3, 4] ($)	**28,5**	30,3	(1,8)	(5,9)	32,2

[1] Les pourcentages sont établis d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

[2] Comprend les droits relatifs aux aires de trafic.

[3] Aux fins des indicateurs de crédit, le nombre de passagers embarqués est défini comme étant égal à la moitié du nombre total de passagers et établi à partir du trafic sur 12 mois.

[4] Les charges du transporteur aérien par passager embarqué, mesure financière non conforme aux PCGR, sont établies à partir des produits aéronautiques sur 12 mois. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, les produits aéronautiques ont été de 665,3 millions de dollars, soit une baisse de 1,9 % par rapport à la période correspondante de 2023, principalement due à la croissance des activités et à l'augmentation des frais en vigueur le 1er janvier 2024, facteurs neutralisés par les nouvelles ententes de partenariat conclues avec les compagnies aériennes et des réductions correspondantes.

Les produits totaux tirés des concessions et de la location se sont chiffrés à 330,3 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, en hausse de 7,5 % par rapport à la période correspondante de 2023. Cette hausse est principalement due à la croissance des produits de la vente au détail et des boutiques hors taxes. Les produits tirés des concessions de la GTAA, qui proviennent de la location de commerces de détail, de la publicité et des commandites résultant des partenariats, se sont élevés à 156,6 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, soit une augmentation de 9,0 % par rapport à la période correspondante de 2023. Les produits locatifs ont été de 173,7 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, soit une augmentation de 6,2 % par rapport à la période correspondante de 2023. Compte non tenu des produits d'ACI, les produits locatifs ont été de 138,4 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, soit une hausse de 6,7 % par rapport à la période correspondante de 2023.

Au cours de la période de douze mois close le 31 décembre 2024, les ventes des commerces de détail par passager embarqué à Toronto Pearson se sont chiffrées à 31,02 $, comparativement à 30,72 $ pour la période correspondante de 2023, soit une hausse de 0,30 $ ou de 1,0 %. Cette hausse est principalement attribuable à la croissance des services, des ventes au détail, des ventes en franchise de droits et des ventes d'aliments et de boissons, ainsi que des opérations de change. Les ventes des commerces de détail sont les ventes brutes générées et gagnées par les locataires de commerces de détail de la GTAA (y compris la vente au détail, les aliments et les boissons, les salons et les services). En vertu des conventions conclues avec la GTAA, ces locataires paient un loyer annuel fixe ou paient une somme garantie annuelle minimale et un pourcentage de leurs ventes.

Les produits du parc de stationnement et du transport de surface ont atteint 247,5 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, soit une augmentation de 6,9 % par rapport à la période correspondante de 2023. La hausse traduit d'abord et avant tout la croissance des activités d'exploitation, les hausses de tarifs et les activités promotionnelles entreprises pour 2024.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, 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 atteint 59,5 millions de dollars, soit une augmentation de 8,5 % par rapport à la période correspondante de 2023. La variation des autres produits provenait principalement des services de dégivrage qui ont atteint 43,9 millions de dollars, soit une augmentation de 4,8 % par rapport à la période correspondante de 2023. Les produits tirés des services de dégivrage étant générés sur la base du recouvrement des coûts, l'augmentation des produits est directement liée à l'accroissement de l'activité de transport aérien.

Les produits tirés des FAA se sont établis à 672,8 millions de dollars au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, soit une augmentation de 9,4 % comparativement à la période correspondante de 2023. L'augmentation est attribuable à la hausse du volume du trafic passagers et à la proportion plus élevée de passagers au départ et à l'arrivée que de passagers en correspondance.

Charges

Les charges comprennent les frais liés à l'exploitation et à l'entretien de l'Aéroport, l'amortissement (immobilisations corporelles, immeubles de placement et immobilisations incorporelles), les charges d'intérêts et coûts de financement, les réductions de valeur des immobilisations corporelles et la reprise ou la perte de valeur des immeubles de placement.

Le tableau suivant présente le sommaire des charges consolidées de la GTAA pour les trois exercices clos les 31 décembre :

Charges	**2024**	2023	Variation[1]		2022
(en millions de dollars)				%	
Loyers fonciers	**223,5**	212,5	11,0	5,2	163,7
PTLI[2]	**32,6**	11,6	21,0	180,8	12,2
Total du loyer foncier et PTLI[2]	**256,1**	224,1	32,0	14,3	175,9
Biens et services	**519,5**	469,5	50,0	10,7	359,2
Salaires, traitements et charges sociales	**261,6**	233,2	28,4	12,1	198,0
Total des charges d'exploitation (avant amortissement)	**1 037,2**	926,8	110,4	11,9	733,1
Réduction de valeur des immobilisations corporelles	**6,7**	35,4	(28,7)	(81,0)	0,2
(Reprise) perte de valeur des immeubles de placement	**(5,5)**	26,3	(31,8)	(120,9)	23,0
Amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles	**345,8**	347,1	(1,3)	(0,4)	340,3
Total des charges d'exploitation	**1 384,2**	1 335,6	48,6	3,6	1 096,6
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt et autres coûts de financement, déduction faite des produits d'intérêts	**262,0**	286,5	(24,5)	(8,6)	323,0
Total des charges	**1 646,2**	1 622,1	24,1	1,5	1 419,6

1 Les pourcentages sont établis d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

2 Paiements en remplacement d'impôts fonciers aux municipalités.

Les paiements au titre du loyer foncier versés au gouvernement du Canada correspondent à un pourcentage des produits de l'Aéroport, comme indiqué dans le bail foncier. Ce pourcentage correspond à un taux qui augmente progressivement jusqu'à un maximum de 12 % des produits de l'Aéroport excédant 250 millions de dollars annuellement. Le loyer foncier payé s'est chiffré à 223,5 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, ce qui représente une hausse de 5,2 % par rapport à la période correspondante de 2023. Cette hausse s'explique principalement par l'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 tenant lieu d'impôts fonciers (« PTLI ») conformément à la *Loi sur l'évaluation foncière*. Le PTLI annuel est fondé sur les volumes réels de passagers des deux années précédentes. Conformément à une modification du règlement applicable en février 2022, l'augmentation annuelle maximale précédente de 5,0 % a été temporairement suspendue à compter de 2022, jusqu'à ce que Toronto Pearson retrouve les volumes de passagers des niveaux de 2019. Les frais au titre des PTLI ont été de 32,6 millions de dollars au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, soit une augmentation de 180,8 % par rapport à la période correspondante de 2023, augmentation attribuable au nombre de passagers en 2022, qui a augmenté considérablement par rapport aux niveaux de 2021. De plus, ACI paie des impôts fonciers municipaux dans le cours normal des activités, car les immeubles de placement acquis par ACI ne sont pas utilisés directement pour les activités de l'Aéroport.

En 2024, les charges liées aux biens et services se sont élevées à 519,5 millions de dollars, soit une augmentation de 10,7 %, ou 50,0 millions de dollars, comparativement à la période correspondante de 2023. L'augmentation des coûts était principalement attribuable à la hausse des coûts généraux de réparation et d'entretien, des coûts des services professionnels et de consultation, des coûts de nettoyage et des coûts liés à la sécurité engendrés par des volumes accrus de passager, partiellement contrebalancée par la baisse des coûts de mise en œuvre liés à des projets de logiciels-services et des coûts de déneigement, baisse due aux conditions météorologiques hivernales plus clémentes au premier trimestre de 2024.

Les salaires, traitements et charges sociales ont été de 261,6 millions de dollars au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, soit une augmentation de 12,1 %, ou 28,4 millions de dollars, par rapport à la période correspondante de 2023. L'augmentation est principalement attribuable aux nouveaux employés embauchés dans les équipes d'exploitation et d'entretien de l'Aéroport afin de répondre à l'augmentation du volume du trafic passagers et des vols à l'Aéroport. L'augmentation des charges d'exploitation en 2024 reflète les investissements effectués au cours de l'exercice pour soutenir l'expérience client à mesure que le nombre de passagers continue de croître.

La reprise de perte de valeur des immeubles de placement, qui s'est établie à 5,5 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 est fondée sur les évaluations des immeubles commerciaux détenus par ACI effectuées par un évaluateur externe indépendant, à l'aide de techniques d'évaluation généralement reconnues, principalement la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie et la méthode de la capitalisation directe. Les valeurs comptables de ces propriétés, pour lesquelles une perte de valeur avait été enregistrée, ont été portées à leur juste valeur estimée.

La dotation aux amortissements des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles a été de 345,8 millions de dollars au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, soit une baisse de 0,4 % par rapport à la période correspondante de 2023.

Les charges d'intérêts et autres coûts de financement, déduction faite des produits d'intérêts, ont été de 262,0 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, soit une diminution de 8,6 % par rapport à la période correspondante de 2023. La diminution globale est attribuable à l'augmentation des produits d'intérêts associée à la hausse des soldes de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme non soumis à restrictions, partiellement contrebalancée par l'augmentation des charges d'intérêts liées à l'émission de titres de créance sous forme de papier commercial pour financer les dépenses de projets d'investissement par rapport à la période correspondante de 2023.

Résultats d'exploitation nets

Le tableau suivant présente le sommaire des résultats d'exploitation nets consolidés de la GTAA pour les trois exercices clos les 31 décembre suivants :

Résultats d'exploitation nets	**2024**	2023	Variation[1]		2022
(en millions de dollars)			$	%	
Bénéfice net	**329,2**	265,0	64,2	24,2	72,3
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	**262,0**	286,5	(24,5)	(8,6)	323,0
Résultat avant intérêts et coûts de financement, montant net	**591,2**	551,5	39,7	7,2	395,3
Plus : (Reprise) perte de valeur des immeubles de placement	**(5,5)**	26,3	(31,8)	(120,9)	23,0
Plus : Dépréciation des immobilisations corporelles	**6,7**	35,4	(28,7)	(81,0)	0,2
Plus : Amortissement[2]	**345,8**	347,1	(1,3)	(0,4)	340,3
Marge du BAIIA ajusté[3]	**938,2**	960,3	(22,1)	(2,3)	758,8
Marge du BAIIA[3]	**47,5 %**	50,9 %	—	—	50,8 **%**

1 Les pourcentages sont établis d'après les nombres réels exacts (et non d'après les nombres arrondis présentés dans le tableau).

2 Amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles.

3 Le BAIIA et la marge du BAIIA sont des mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, le bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et l'amortissement (« BAIIA ») a été de 938,2 millions de dollars, soit une diminution de 2,3 % par rapport aux périodes correspondantes de 2023. Pour 2024, la hausse des produits des activités ordinaires liée à l'accroissement des activités d'exploitation a été partiellement compensée par l'augmentation des charges d'exploitation (avant amortissement), comme indiqué plus haut. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, la marge du BAIIA s'est élevée à 47,5 %, ce qui représente une baisse de 3,4 points de pourcentage par rapport à la période correspondante de 2023, en raison de facteurs similaires. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour obtenir de plus amples renseignements.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, la GTAA a dégagé un résultat net de 329,2 millions de dollars, soit une augmentation de 64,2 millions de dollars par rapport à la période correspondante de 2023. Outre les facteurs susmentionnés, l'augmentation est due à la reprise d'une charge de dépréciation en 2023 aux immeubles de placement en 2024, à la diminution des réductions de valeur des actifs et à l'augmentation des revenus d'intérêts associés à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie ainsi qu'aux investissements à court terme.

Sommaire des résultats trimestriels

Le tableau suivant présente les principales données financières trimestrielles consolidées non auditées pour les trimestres clos du 31 mars 2023 au 31 décembre 2024.

	Trimestres clos							
	2024				2023			
(en millions de dollars)[1]	Déc.	Sept.	Juin	Mars	Déc.	Sept.	Juin	Mars
Produits des activités ordinaires	490	531	485	469	492	505	464	426
Charges d'exploitation[2]	283	256	248	250	263	225	216	223
Dépréciation des immobilisations corporelles	7	—	—		35	—	—	—
(Reprise) perte de valeur des immeubles de placement	—		(6)		8	18	—	
Amortissement[3]	88	88	91	80	82	92	94	79
Résultat avant intérêts et coûts de financement, montant net	112	187	152	139	104	170	154	124
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	66	65	65	66	69	70	73	75
Bénéfice net	46	122	87	73	35	100	81	49

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

2 Les charges d'exploitation sont une mesure non conforme aux PCGR, définie à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

3 Amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles.

Les résultats trimestriels de la GTAA varient sous l'influence du volume du trafic 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 influer sur les activités d'exploitation, les produits et les charges. Des modifications apportées aux installations d'exploitation à l'Aéroport peuvent aussi influer sur les charges d'exploitation et faire en sorte que les résultats trimestriels ne soient pas directement comparables d'un trimestre à l'autre.

PLAN, PROGRAMMES ET PROJETS D'INVESTISSEMENT

Programmes et projets d'investissement en cours

En 2024, la GTAA a financé des dépenses d'investissement au moyen de flux de trésorerie d'exploitation, d'émissions de papier commercial et de produits du fonds pour les infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA »). La GTAA peut accéder aux marchés financiers, au besoin, pour financer les dépenses d'investissement futures.

Les plus importants programmes et projets d'investissement de la GTAA en cours ainsi que leur avancement à ce jour et les dépenses d'investissement sont présentés dans les lignes qui suivent.

Pearson LIFT

Le programme Pearson LIFT permettra de restaurer les actifs vieillissants de l'aéroport, d'accroître la capacité grâce à la création de nouveaux actifs et d'améliorer les infrastructures aéroportuaires essentielles.

Les retombées attendues du programme Pearson LIFT sont les suivantes :

- protéger et améliorer les liaisons aériennes directes du Canada avec les grandes économies;
- créer une expérience aéroportuaire de classe mondiale comme première impression pour les visiteurs de l'étranger;
- stimuler la croissance économique et la création d'emplois grâce aux opportunités commerciales et aux possibilités d'investissement;
- réduire les répercussions environnementales pour faire progresser les objectifs climatiques et la transition énergétique du Canada;
- faciliter l'accès à l'Aéroport grâce à des liaisons de transport collectif vers les régions avoisinantes pour les passagers, le fret et les employés.

Les objectifs du premier programme de Pearson LIFT, nommé Accélérateur, sont les suivants :

- augmenter la capacité pour répondre à la croissance de la demande de passagers;
- assurer la résilience et la restauration, pour moderniser le balisage lumineux et les systèmes électriques de l'aérodrome, réparer la chaussée abîmée et gérer la vétusté des actifs;
- élargir la capacité de transport de fret et aménager l'aire de trafic nord pour lancer l'expansion de la capacité de transport de fret;
- favoriser le cheminement vers la carboneutralité, pour progresser vers l'objectif de zéro émission nette de gaz à effet de serre (« GES ») de la GTAA et respecter les exigences fédérales en matière de GES.

Outre le lancement d'une procédure d'appel d'offres pour le contrat de conception et de construction du programme Accélérateur, la GTAA a également obtenu l'aval des compagnies aériennes partenaires pour procéder au développement des deux autres projets du programme Pearson LIFT : le projet Gateway et le programme de revitalisation des aérogares 1 et 3, qui permettront d'accroître la capacité de l'aéroport et de revitaliser les aérogares existantes.

La GTAA a également conclu trois contrats de consultation importants : maître d'ouvrage et deux délégués du maître d'ouvrage. Ces contrats fourniront à GTAA les ressources, les compétences et l'expertise spécialisées supplémentaires nécessaires au succès du programme Pearson LIFT.

En 2024, la GTAA a investi 324,3 millions de dollars dans des programmes d'investissement, notamment les dépenses initiales liées au programme Pearson LIFT, les travaux de restauration et d'entretien en cours et les programmes présentés ci-dessous.

Programme de restauration des superstructures côté piste

Le programme de réfection côté piste 2020-2024 comprenant la réhabilitation des infrastructures sur une superficie d'environ 465 400 mètres carrés côté piste, y compris la piste 15R33L, de même que les voies de circulation et les dalles d'aire de trafic et une superficie supplémentaire de 40 000 pieds carrés sur la piste 05-23 et les voies de circulation A et G. La GTAA a engagé 43,7 millions de dollars dans le cadre de ce programme en 2024, qui était presque achevé en 2024 et dont les dernières étapes devraient être accomplies au début de 2025. Le budget total de ce programme est de 296 millions de dollars. Depuis le début de ce projet de restauration jusqu'au 31 décembre 2024, la GTAA a dépensé 259,8 millions de dollars. Ce programme demeure admissible aux remboursements partiels en vertu du PIEA et a reçu 80,4 millions de dollars à ce jour.

Programme d'infrastructure de manutention des bagages

Le programme d'infrastructure de manutention des bagages est un projet pluriannuel à phases multiples. La phase 1 a

porté sur la remise en état et la mise à niveau du système actuel de manutention des bagages, qui a commencé en 2018 et s'est poursuivie tout au long de 2024 pour accroître la capacité et améliorer l'efficacité opérationnelle. La majeure partie des travaux de la phase 1 ont été quasi achevés en 2024, la GTAA ayant engagé 14,7 millions de dollars en 2024. Il reste encore des essais et des mises en service à réaliser en 2025. Le budget total de la phase 1 de ce programme est de 235 millions de dollars. Depuis le début du programme jusqu'au 31 décembre 2024, la GTAA a dépensé 233,0 millions de dollars.

Processus d'enregistrement et d'embarquement fondé sur la biosécurité

Les systèmes d'enregistrement et d'embarquement à l'aéroport Toronto Pearson font partie intégrante du voyage des passagers et comportent de multiples points de contact. La GTAA a entrepris l'acquisition et la réception de la solution d'enregistrement de nouvelle génération qui fournit des processus nouveaux et critiques sans contact et à faible contact pour tous les passagers dans l'ensemble des terminaux. Cet investissement vise à améliorer l'efficacité, la fiabilité et la résilience afin d'accélérer la circulation des passagers, à réduire les délais de traitement, à bonifier l'expérience des passagers et à fournir une plus grande souplesse pour s'adapter aux changements réglementaires et aux nouvelles solutions d'enregistrement et d'embarquement des compagnies aériennes.

En 2024, la GTAA a consacré 8,4 millions de dollars à cette initiative. Depuis le début de ce projet jusqu'au 31 décembre 2024, la GTAA a déployé 402 des 412 nouveaux postes de déclaration libre-service d'enregistrement d'usage commun dans les T1 et T3 et a achevé le déploiement des 932 nouveaux postes de travail d'agent de traitement des passagers d'usage commun (« CUPPS ») dans les T1, T3 et l'IFC.

Le budget total de ce projet est de 35 millions de dollars. Au 31 décembre 2024, les dépenses totales pour le projet de processus d'enregistrement et d'embarquement fondé sur la biosécurité étaient de 33,3 millions de dollars. Ce projet est admissible aux remboursements partiels en vertu du PIEA et a reçu 11,7 millions de dollars à ce jour.

Modernisation de la frontière — Processus sans contact au niveau des services d'immigration, de la douane et des contrôles sanitaires

À l'automne 2019, la GTAA et l'Agence des services frontaliers du Canada (« ASFC ») ont entrepris un projet complet axé sur les passagers intitulé « Reimagining Arrivals » en vue d'examiner et de concevoir différentes approches et technologies pour les processus de contrôle frontalier de l'ASFC. Les deux entités se sont entendues sur le besoin essentiel d'une voie à suivre pour transformer le processus de dédouanement à l'arrivée et de correspondance de l'ASFC dans l'environnement aéroportuaire où les objectifs du projet étaient les suivants : des délais de traitement des passagers plus courts et un débit accru de passagers, moins d'interaction en personne avec les agents et de traitement des documents, une meilleure identification des documents frauduleux et l'utilisation de l'identité numérique de voyage novatrice Digital Travel Credentials aux kiosques et aux portes électroniques afin de traiter les passagers à mesure que cette technologie est davantage implantée au Canada.

Depuis le début du projet jusqu'au 31 décembre 2024, la GTAA a :

- effectué au total 320 interventions (installation de nouveaux kiosques et remplacement de kiosques d'ancienne génération) aux arrivées internationales des aérogares 1 et 3, ce qui a amélioré les délais de traitement et les taux d'appariement biométrique et de lecture des passeports;
- installé 28 portes électroniques aux arrivées des aérogares 1 et 3 pour les programmes Express et Nexus pour améliorer l'expérience des passagers et réduire les files d'attente;

- modernisé 186 des kiosques d'arrivée les plus utilisés en les équipant d'une double imprimante afin d'augmenter la capacité et de réduire les changements de papier tout au long de la journée;
- amélioré la résilience des kiosques grâce à une solution de surveillance du kiosque permettant au kiosque de fonctionner hors ligne pendant les pannes au sein de l'ASFC et d'automatiser les rapports d'incidents;
- installé 80 nouveaux écrans numériques dans les salles des douanes pour améliorer la circulation des passagers;
- amélioré le fonctionnement des dispositifs liés aux kiosques;
- déplacé et modernisé 16 cabines de l'ASFC et mis en service un comptoir supplémentaire pour les services spéciaux afin d'en faciliter l'accès.

Au cours de l'exercice 2024, la GTAA a engagé 4,8 millions de dollars dans ce projet, dont le budget total est de 29 millions de dollars. Au 31 décembre 2024, les dépenses totales pour le projet de modernisation de la frontière étaient de 27,3 millions de dollars. Ce projet demeure admissible aux remboursements partiels en vertu du PIEA, et l'Aéroport a reçu 9,2 millions de dollars à ce jour.

Modernisation du hall d'entrepiste

L'objectif du projet de modernisation du hall d'entrepiste est de faciliter l'augmentation du nombre de passagers et de favoriser une flexibilité opérationnelle en augmentant le nombre de portes d'embarquement. Une grande partie du projet a été réalisée en novembre 2024, avec la remise à neuf des installations d'agrément du terminal et des portes existantes, et l'ajout de nouvelles portes. La clôture du projet est prévue pour le début de l'année 2025. Les dépenses engagées en 2024 ont totalisé 16,1 millions de dollars. Le budget total de ce projet est de 47 millions de dollars. Depuis le début du projet du hall d'entrepiste jusqu'au 31 décembre 2024, la GTAA a dépensé 45,5 millions de dollars.

Revitalisation des toilettes de l'aérogare 1

La revitalisation des toilettes de l'Aérogare 1 s'est poursuivie tout au long de 2024, ce qui a permis de moderniser et mettre aux normes les installations sanitaires dans l'ensemble de l'aérogare, notamment en implantant de nouvelles technologies et améliorant l'accessibilité. La revitalisation des toilettes se poursuivra comme prévu tout au long de 2025 et sera achevée vers la fin de 2026. La GTAA a engagé 26,5 millions de dollars dans le cadre de cette initiative en 2024. Le budget total de ce projet est de 67 millions de dollars. Depuis le début du projet du hall d'entrepiste jusqu'au 31 décembre 2024, la GTAA a dépensé 29,3 millions de dollars.

Équipement de flotte

Dans le cadre du plan de réapprovisionnement de la flotte de l'Aéroport, la GTAA s'est procuré, entre autres, deux nouveaux camions d'incendie et 22 nouveaux engins de déneigement, y compris sept chargeuses, cinq souffleuses à neige, quatre camions de pulvérisation, trois véhicules multitâches compacts et cinq tracteurs et camions de remorquage. L'ajout de ces nouveaux engins a accru la résilience de la flotte de la GTAA, assurant ainsi un nombre suffisant de véhicules opérationnels pour dégager les pistes et les voies de circulation à l'aéroport Toronto Pearson. La GTAA a également fait l'acquisition d'un engin de balayage à air froid, de sept chargeuses frontales, de cinq grattoirs de 30 pieds, de deux souffleuses à grande vitesse de marque Supra, de quatre souffleuses à grande vitesse et à grande capacité, de cinq engins de balayage et de soufflage, de six camions de dégivrage et de 13 véhicules légers, qui étaient livrés au quatrième trimestre de 2024. La GTAA a engagé 19,3 millions de dollars dans le cadre de cette initiative en 2024. Le budget total de ce projet se chiffre à 94 millions de dollars. Depuis le début des projets jusqu'au 31 décembre 2024, la GTAA a dépensé 52,7 millions de dollars.

Programme des infrastructures essentielles des aéroports

En 2022, Transports Canada a annoncé un financement en capital pouvant atteindre 142,0 millions de dollars pour la GTAA dans le cadre du PIEA, ce qui représente 50 % des dépenses admissibles de certains programmes et projets, pour appuyer la poursuite des services aériens et d'importants projets d'infrastructure de transport à l'aéroport Toronto Pearson. Le PIEA vise à aider les aéroports à atténuer les répercussions financières de la pandémie de COVID-19, dans le cadre de la stratégie du gouvernement du Canada visant à s'assurer que le système de transport aérien du Canada offre aux Canadiens un choix, une connectivité et un transport aérien abordable. Le financement sert à compenser les coûts associés aux projets de la GTAA concernant :

- la réfection des pistes;
- la fabrication et l'installation de nouvelles bornes d'enregistrement, de systèmes de kiosques d'embarquement et de dédouanement aux frontières;
- la réalisation d'autres études et l'élaboration d'un concept de développement visant à relier Toronto Pearson au nouveau tronçon, en projet, du train léger sur rail Eglinton Crosstown.

En 2024, la GTAA a reçu 10,5 millions de dollars en financement de Transports Canada dans le cadre du PIEA et 103,6 millions de dollars depuis la création du PIEA jusqu'au 31 décembre 2024. Les fonds restants devraient être reçus une fois que les projets admissibles seront achevés et que les demandes de remboursement et les retenues auront été traitées.

ACTIF ET PASSIF

Aux 31 décembre 2024, 2023 et 2022, 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 :

(en millions de dollars)	**2024**	2023	Variation	2022
Total des actifs	**7 210,5**	6 770,1	440,4	6 306,0
Total des passifs	**7 485,8**	7 376,0	109,8	7 177,3
Déficit et cumul des autres éléments du résultat global	**(275,3)**	(605,9)	330,6	(871,3)

Au 31 décembre 2024, l'actif total de la GTAA avait augmenté de 440,4 millions de dollars par rapport au 31 décembre 2023, principalement en raison des augmentations de 494,4 millions de dollars de la trésorerie et des

équivalents de trésorerie, de 43,8 millions de dollars en créances, de 56,6 millions de dollars en fonds soumis à restrictions et de 7,6 millions de dollars en stocks, partiellement compensées par des diminutions de 110,0 millions de dollars en placements à court terme, de 23,6 millions de dollars de la valeur comptable nette en immobilisations corporelles, de 9,1 millions de dollars du compte à recevoir du Programme des infrastructures essentielles des aéroports et de 21,4 millions de dollars en immobilisations incorporelles et autres actifs. Le passif total de la GTAA a augmenté de 109,8 millions de dollars, principalement en raison d'une hausse de 85,6 millions de dollars des emprunts au titre du papier commercial et des intérêts courus, de 38,6 millions de dollars des dettes d'exploitation et charges à payer et de 22,7 millions de dollars des dépôts de garantie et produits différés, neutralisées par la baisse de 23,1 millions de dollars de la dette à long terme et par celle de 7,3 millions de dollars des paiements au titre du PIEA. Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour plus de précisions.

Le solde du déficit et du cumul des autres éléments du résultat global, qui se chiffrait à 275,3 millions de dollars au 31 décembre 2024, comme indiqué dans les états consolidés de la situation financière, a diminué de 330,6 millions de dollars par rapport au 31 décembre 2023, en raison des bénéfices en 2024. Ces résultats sont principalement attribuables à la hausse des produits découlant de l'intensification des activités d'exploitation et à la reprise de dépréciations d'immeubles de placement comptabilisées précédemment, facteurs contrebalancés en partie par une hausse des charges d'exploitation en 2024, qui témoigne des investissements effectués au cours de l'exercice pour améliorer l'expérience client à mesure que le nombre de passagers continue de croître.

TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

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

(en millions de dollars)	**2024**	2023	Variation	2022
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**945,9**	961,5	(15,6)	786,0
Dépenses d'investissement[1] – Immobilisations corporelles	**(299,4)**	(287,7)	(11,7)	(217,0)
Dépenses d'investissement[1] – Immeubles de placement	**(9,1)**	(5,8)	(3,3)	(5,7)
Dépenses en capital[1] – Autres actifs	**—**	(3,4)	3,4	—
Fonds reçus dans le cadre du PIEA	**10,5**	93,2	(82,7)	—
Produits d'intérêts	**73,2**	43,8	29,4	10,8
Intérêts versés et autres coûts de financement[2]	**(339,7)**	(332,9)	(6,8)	(338,7)
Flux de trésorerie disponibles[3]	**381,4**	468,7	(87,3)	235,4
Augmentation des fonds soumis à restrictions	**(56,7)**	(12,5)	(44,2)	10,2
Diminution (augmentation) des placements à court terme	**110,0**	(395,0)	505,0	—
Emprunts (remboursements), montant net	**59,7**	178,6	(118,9)	(410,0)
Entrées (sorties) de trésorerie nettes	**494,4**	239,8	254,6	(164,4)

		Aux 31 décembre		
	2024	2023	Variation	2022
Dette brute	**7 045,7**	6 983,3	62,4	6 802,4
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	**(1 113,0)**	(728,6)	(384,4)	(93,8)
Fonds soumis à restrictions	**(481,5)**	(424,9)	(56,6)	(412,4)
Dette nette[4]	**5 451,2**	5 829,8	(378,6)	6 296,2
Principaux indicateurs de crédit				
Dette brute/nombre de passagers embarqués[5] ($)	**301**	312	(3,5) %	382
Dette nette/nombre de passagers embarqués[5] ($)	**233**	260	(10,4) %	353

Dette brute/BAIIA[6] (x)	**7,5**	7,3	0,2	9,0
Jours de trésorerie disponible[7] (#)	**393**	287	106	47
Clause restrictive relative à l'exploitation de l'acte de fiducie-cadre[8] (exigence minimale de 100 %)	**148,0 %**	153,0 %	—	140,0 %
Clause restrictive relative au service de la dette[8] (exigence minimale de 125 %)	**170,0 %**	176,0 %	—	136,0 %

1 Les dépenses d'investissement – Immobilisations corporelles se rapportent à l'acquisition et à la construction d'immobilisations corporelles et incorporelles; les dépenses d'investissement – Immeubles de placement se rapportent à des acquisitions d'immeubles de placement. Les deux postes figurent dans les tableaux consolidés des flux de trésorerie, qui font partie des états financiers consolidés au 31 décembre 2024.

2 Les intérêts versés et les coûts de financement ne tiennent pas compte des éléments hors trésorerie et reflètent les paiements en trésorerie de la société, comme indiqué dans les tableaux consolidés des flux de trésorerie, qui font partie des états financiers consolidés au 31 décembre 2024.

3 Les flux de trésorerie disponibles, mesure financière non conforme aux PCGR, comprennent les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation présentés dans les tableaux consolidés des flux de trésorerie, et les subventions reçues du PIEA, moins les charges d'intérêts et coûts de financement payés, déduction faite du produit d'intérêts, et les dépenses d'investissement (immobilisations corporelles, immeubles de placement et autres). Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

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

5 Aux fins des indicateurs de crédit, le nombre de passagers embarqués est défini comme étant égal à la moitié du nombre total de passagers et établi à partir du trafic sur 12 mois.

6 Le BAIIA, mesure financière non conforme aux PCGR, correspond au bénéfice d'exploitation avant les charges d'intérêts et coûts de financement, la reprise ou la perte de valeur des immeubles de placement, la dépréciation des immobilisations corporelles et l'amortissement. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

7 Le nombre de jours de trésorerie disponible, mesure financière non conforme aux PCGR, correspond à la trésorerie, aux équivalents de trésorerie et aux placements à court terme, divisés par le total des charges d'exploitation quotidiennes (à l'exclusion des éléments non monétaires).

8 L'acte de fiducie-cadre de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto 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). L'exemption de l'acte de fiducie-cadre a été accordée pour 2021 et 2022.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, comparativement aux périodes correspondantes de 2023 :

- les entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation ont diminué de 15,6 millions de dollars pour s'établir à 945,9 millions de dollars, principalement en raison de l'augmentation des charges d'exploitation (avant amortissement), qui a contrebalancé la hausse des produits;
- les flux de trésorerie disponibles ont diminué de 87,3 millions de dollars pour s'établir à 381,4 millions de dollars, essentiellement sous l'effet de la baisse des fonds reçus dans le cadre du PIEA et des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, en raison du calendrier des variations du fonds de roulement et d'une légère augmentation des dépenses d'investissement, facteurs partiellement contrebalancés par la hausse des produits d'intérêts. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples renseignements.
- les flux de trésorerie nets ont augmenté de 254,6 millions de dollars pour atteindre 494,4 millions de dollars, principalement du fait de la hausse des emprunts et de la vente de placements à court terme, facteurs partiellement contrebalancés par le repli des flux de trésorerie disponibles.

La dette brute était de 7 045,7 millions de dollars au 31 décembre 2024, en hausse de 62,4 millions de dollars par rapport à son niveau du 31 décembre 2023, en raison des emprunts supplémentaires au titre du papier commercial contractés pour financer les dépenses d'investissement et répondre aux besoins généraux en trésorerie. La dette nette s'est chiffrée à 5 451,2 millions de dollars au 31 décembre 2024, en baisse de 378,6 millions de dollars par rapport au 31 décembre 2023, principalement en raison d'une augmentation de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme de 384,4 millions de dollars. La dette nette est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour obtenir de plus amples renseignements.

La dette brute par passager transporté de la GTAA, indicateur financier clé de la qualité du crédit sur les marchés financiers et qui repose sur le volume du trafic de passagers des 12 mois précédents, est passée de 312 $ au 31 décembre 2023 à 301 $ au 31 décembre 2024, et la dette nette par passager transporté est passée de 260 $ au 31 décembre 2023 à 233 $ au 31 décembre 2024. Ces améliorations sont attribuables à l'augmentation du volume du trafic passagers, partiellement contrebalancée par la légère hausse de la dette brute et des soldes de clôture plus élevés de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme non soumis à restrictions. La dette brute et la dette nette par passager transporté sont une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples renseignements.

La GTAA a mis en place un programme général relatif aux marchés financiers, dont les modalités et les conditions en matière de sûreté 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. Ce programme a servi à financer certains programmes d'investissement, et la GTAA prévoit se tourner encore vers les marchés financiers pour financer des programmes d'investissement et refinancer une partie ou la totalité de ses emprunts à leur échéance.

Les agences de notation Standard & Poor's Rating Service (« S&P ») et Moody's Investors Service Inc. (« Moody's ») ont attribué des notations aux obligations au titre de la dette à long terme de la GTAA émises en vertu de l'acte de fiducie-cadre. DBRS Morningstar (« DBRS ») a accordé une notation aux obligations au titre du papier commercial de la GTAA. Le tableau suivant présente la notation d'émetteur et la notation correspondante de chaque agence de notation pour les billets à moyen terme et le papier commercial en cours de la GTAA au 31 décembre 2024.

	S&P	**Moody's**	**DBRS**
Notation de l'émetteur	A+	Aa 3	A (high)
Notation des billets à moyen terme	A+	Aa 3	-
Notation du papier commercial	-	-	R-1 (low)
Perspectives	Stable	Stable	Stable
Dernière date de confirmation	16 janvier 2025	1er mai 2024	15 août 2024

Les notations visent à fournir aux investisseurs une évaluation indépendante de la qualité du crédit liée à une émission de titres de créance. Elles ne constituent ni une recommandation d'acheter, de vendre ou de conserver des titres de la GTAA ni un avis sur le cours du titre ou la pertinence pour un investisseur en particulier. Rien ne garantit qu'une notation demeurera en vigueur sur une période donnée ou que l'agence de notation ne la révisera pas ou ne la retirera à aucun moment. La notice annuelle de la GTAA pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 contient de plus amples renseignements sur les notations de la GTAA.

La stratégie de la GTAA en matière de gestion de ses placements et de sa trésorerie consiste à garantir des liquidités adéquates, notamment aux fins de ses activités d'exploitation, de ses programmes d'investissement et d'autres exigences, comme sa capacité d'adaptation aux perturbations de la circulation aérienne, et de se tourner vers les marchés financiers en cas de besoin. La GTAA surveille ses besoins de flux de trésorerie et analyse régulièrement les tendances et les fluctuations prévues de sa trésorerie et de ses sources de financement. En tenant compte du montant disponible aux termes de ses facilités de crédit, des soldes de ses fonds soumis à restrictions, de sa capacité potentielle à faire appel aux marchés financiers, du soutien gouvernemental reçu à ce jour, des flux de trésorerie positifs liés aux activités, de sa gestion efficace des dépenses d'investissement et de sa trésorerie non soumise à restrictions, la GTAA n'anticipe aucun manque de fonds à court terme et s'attend à pouvoir s'acquitter de ses obligations à mesure qu'elles se présentent.

Au 31 décembre 2024, la GTAA disposait de liquidités totalisant 2 247,3 millions de dollars, soit une capacité d'emprunt de 1 112,8 millions de dollars aux termes de sa facilité de crédit d'exploitation, 21,5 millions de dollars aux termes de sa facilité

de lettre de crédit, 828,0 millions de dollars en trésorerie et équivalents de trésorerie non soumis à restrictions et 285,0 millions de dollars en placements à court terme. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme non soumis à restrictions ont été investis dans des instruments de placement à court terme très liquides, conformément à la disposition au risque, à la politique en matière de placement et à l'acte de fiducie-cadre de la GTAA.

Liquidités et facilités de crédit *(en millions de dollars)*				**31 décembre 2024**		31 décembre 2023
Source	**Devise**	**Échéance**	**Valeur**	**Montant prélevé / Garantie du papier commercial**	**Disponible**	Disponible
Trésorerie et équivalents de trésorerie[1]	CAD				**828,0**	333,6
Placements à court terme[1] (PCT)	CAD				**285,0**	395,0
					1 113,0	728,6
Facilités de crédit :						
1) Facilité de crédit d'exploitation[2, 3]	CAD	31 mai 2027	1 400,0	—	**1 400,0**	1 400,0
Garantie du papier commercial[3]				287,2	**(287,2)**	(202,5)
Disponible pour les besoins généraux					**1 112,8**	1 197,5
2) Lettres de facilité de crédit	CAD	31 mai 2025	160,0	138,5	**21,5**	36,9
			1 560,0	425,7	**1 134,3**	1 234,4
Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie et des PCT)					**2 247,3**	1 963,0
3) Facilité de couverture[4]	CAD	Selon le contrat	150,0	—	**150,0**	150,0
Total (toutes les facilités de crédit, trésorerie et PCT)			**1 710,0**	**425,7**	**2 397,3**	2 113,0

1 Fonds non affectés.

2 La facilité de crédit d'exploitation est une facilité bancaire engagée, qui est renouvelable.

3 Au 31 décembre 2024, un montant de 287,2 millions de dollars de papier commercial était en cours aux fins de garantie.

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

La GTAA maintient actuellement les facilités de crédit présentées dans le tableau ci-dessus. Ces facilités sont de même rang que l'encours de la dette en vertu de l'acte de fiducie-cadre, du fait d'une obligation donnée en gage émise en faveur du consortium bancaire. La facilité de crédit d'exploitation de 1 400,0 millions de dollars est consacrée aux besoins généraux de l'entreprise pour financer s'il y a lieu des projets d'investissement ou des charges d'exploitation, pour garantir le programme de papier commercial et pour offrir la latitude nécessaire pour accéder aux marchés financiers au moment opportun. Le solde des montants empruntés aux termes du programme de papier commercial de la GTAA est en tout temps garanti par la facilité de crédit d'exploitation. Au 31 décembre 2024, un montant de papier commercial de 287,2 millions de dollars était en cours, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de crédit d'exploitation, 138,5 millions de dollars avaient été utilisés sur la facilité d'émission de lettres de crédit de 160,0 millions de dollars et aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de couverture de 150,0 millions de dollars.

Au 31 décembre 2024, le fonds de roulement de la GTAA accusait un surplus de 682,5 millions de dollars, correspondant à l'actif courant diminué du passif courant. Cela s'explique principalement par les importants soldes de trésorerie et d'équivalents de trésorerie non soumis à restrictions, et de placements à court terme, en raison des flux de trésorerie d'exploitation positifs, de la nouvelle mesure de résilience au risque financier et de la réception du financement du PAAC, partiellement compensés par les émissions de papier commercial et les intérêts à payer sur la dette à long terme. Le fonds de roulement est une mesure financière qui représente la liquidité à court terme des actifs pouvant être rapidement convertis en trésorerie pour régler les passifs courants ainsi que les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement courantes. Compte tenu des liquidités disponibles de 2 247,3 millions de dollars de la GTAA, selon la direction, le montant disponible aux termes de sa facilité de crédit d'exploitation, ses flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, sa trésorerie non soumise à restrictions 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 dans un avenir prévisible.

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 2024 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 (bruts) totaux selon la première des dates à laquelle la GTAA peut être tenue de rembourser. Il comprend les flux de trésorerie liés au principal et aux intérêts.

		Paiements bruts exigibles par période			
Obligations contractuelles *(en millions de dollars)*	**Total**	**Moins de 1 an**	**De 1 an à 3 ans**	**De 4 ans à 5 ans**	**Par la suite**
Dettes d'exploitation et charges à payer	**282,1**	282,1	—	—	—
Obligations d'achat[1]	**903,9**	328,6	298,6	104,8	171,9
Papier commercial	**287,2**	287,2	—	—	—
Principal de la dette à long terme	**6 727,8**	26,6	379,9	1 066,2	5 255,1
Intérêts à payer sur la dette à long terme	**3 319,9**	319,4	633,6	566,0	1 800,9
	11 520,9	**1 243,9**	**1 312,1**	**1 737,0**	**7 227,9**

[1] Les obligations d'achat comprennent les engagements opérationnels aux termes de contrats de biens et de services conclus par la GTAA au 31 décembre 2024 qui sont nécessaires au fonctionnement de celle-ci dans le cours normal des activités pour les prochaines années. Elles tiennent également compte d'engagements de quelque 163,2 millions de dollars.

Les dettes d'exploitation, les charges à payer et les obligations d'achat devraient être financées à même les flux de trésorerie, tandis que les obligations au titre de la dette à long terme ainsi que les intérêts à payer connexes devraient être

financés principalement au moyen d'une combinaison d'emprunts sur les marchés financiers et des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

Dans le cadre de l'exploitation et de l'aménagement de l'Aéroport, la GTAA s'était engagée, au 31 décembre 2024, à effectuer des dépenses d'investissement d'environ 163,2 millions de dollars, contre 205,1 millions de dollars au 31 décembre 2023. À court terme, la GTAA prévoit financer ces engagements principalement au moyen de sa trésorerie et des flux de trésorerie d'exploitation.

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

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

BAIIA et marge du BAIIA

Le BAIIA correspond au bénéfice d'exploitation avant les charges d'intérêts et coûts de financement, la reprise ou la perte de valeur des immeubles de placement et l'amortissement. La marge du BAIIA correspond au BAIIA divisé par les produits. Il s'agit d'une mesure couramment utilisée pour évaluer le rendement d'exploitation d'une société. Elle sert à évaluer le rendement de la GTAA sans avoir à tenir compte des décisions financières et comptables.

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles (FTD) correspondent aux flux de trésorerie liés à l'exploitation, selon les tableaux consolidés des flux de trésorerie, et aux subventions reçues du PIEA, moins les dépenses d'investissement (immobilisations corporelles, immeubles de placement et autres) et les charges d'intérêts et coûts de financement payés, déduction faite

du produit d'intérêts (à l'exclusion des éléments hors trésorerie). Les FTD servent à évaluer les fonds disponibles pour la réduction de la dette ou pour des investissements futurs à Toronto Pearson.

Dette nette

La dette nette correspond à la dette brute moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme non soumis à restrictions et les fonds soumis à restrictions.

Dette brute et dette nette par passager embarqué

La dette brute et la dette nette par passager embarqué sont définies comme correspondant à la dette brute ou 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 couramment utilisée par les aéroports et d'autres utilisateurs pour évaluer le niveau approprié d'endettement pour un aéroport.

Liquidités nettes

Les liquidités nettes désignent l'ensemble formé par la capacité d'emprunt disponible pour les besoins généraux de l'entreprise au titre de sa facilité de crédit d'exploitation, la capacité disponible au titre de sa facilité de lettre de crédit, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme non soumis à restrictions. Les liquidités nettes sont une mesure qui démontre la capacité de la GTAA à respecter ses obligations à court terme.

Jours de trésorerie disponible

Le nombre de jours de trésorerie disponible correspond à la trésorerie non soumise à restrictions, aux équivalents de trésorerie et aux placements à court terme, divisés par le total des charges d'exploitation quotidiennes (à l'exclusion des éléments non monétaires). L'objectif de la GTAA est de maintenir un solde de jours de trésorerie disponible pour lui permettre de résister à l'incidence financière d'une possible réduction des flux de trésorerie découlant de perturbations touchant les voyages.

Charges du transporteur aérien par passager embarqué

Cet indicateur représente les charges du transporteur aérien pour chaque passager embarqué. Le calcul des charges du transporteur aérien s'appuie sur les produits aéronautiques des 12 mois précédents. Les charges du transporteur aérien par passager embarqué sont des données couramment utilisées dans l'industrie pour évaluer l'efficacité des aéroports. Ce chiffre permet de comprendre la situation financière d'un aéroport en ce qui concerne les transporteurs aériens.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation excluent les réductions de valeur des immobilisations corporelles, la reprise ou la perte de valeur des immeubles de placement et l'amortissement.

MÉTHODES COMPTABLES SIGNIFICATIVES

Les méthodes comptables significatives de la GTAA et les modifications apportées à celles-ci sont décrites à la note 2 des états financiers consolidés aux 31 décembre 2024 et 2023. 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 la modification suivante en date du 1er janvier 2024. Cette modification a été apportée conformément aux dispositions transitoires applicables.

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

Cette modification stipule qu'une entité doit classer un passif comme courant lorsqu'elle n'a pas le droit, à la fin de la période de présentation de l'information financière, de reporter le règlement du passif pendant au moins 12 mois après cette période. L'entité est tenue de divulguer des renseignements sur le moment du règlement afin de permettre aux utilisateurs des états financiers de comprendre l'incidence du passif sur la situation financière de l'entité. La modification entre en vigueur pour les périodes annuelles commençant le 1er janvier 2024 ou après. Elle n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

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

Le gouvernement du Canada et ses entités sont des parties liées aux fins comptables uniquement en raison de leur capacité à proposer des membres et en raison de la nature importante du bail foncier. Conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), cela correspond à la définition d'influence importante, mais non de contrôle. La GTAA s'est prévalue de l'exemption visant les entités liées à une autorité publique permettant de ne présenter que les transactions significatives.

Parmi les parties liées à la GTAA figurent aussi les principaux dirigeants. Les principaux dirigeants sont le président et chef de la direction, le chef des finances, le directeur de l'exploitation et les autres membres de la direction, à qui incombent l'autorité et la responsabilité de planifier, de diriger et de contrôler les activités de la GTAA. Au 31 décembre 2024, la GTAA avait conclu des transactions avec des membres clés de la haute direction dans le cours normal de leurs contrats de travail auprès de la GTAA. Le conseil d'administration de la GTAA est responsable, collectivement, de superviser la gestion et l'exploitation de l'Aéroport. Les membres du conseil d'administration sont aussi, exclusivement aux fins du présent rapport, considérés comme des principaux dirigeants, bien qu'ils soient tous indépendants de la direction conformément aux politiques applicables en matière de sécurité. À cet égard, la GTAA avait uniquement conclu des transactions avec des membres du conseil d'administration dans le cours normal de leurs contrats relativement à la rémunération qui leur est versée dans le cadre de leurs fonctions d'administrateurs indépendants.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES INTERNES

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

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

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

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

Le comité de vérification de la société a examiné le présent rapport de gestion et les états financiers consolidés et a approuvé ces documents avant leur publication.

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

La direction, sous la supervision et avec la participation du chef de l'exploitation et du chef des finances de la société, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information (tels qu'ils sont définis dans le Règlement 52-109) et a conclu que, au 31 décembre 2024, 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 de la Treadway Commission. Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des finances ont conclu qu'au 31 décembre 2024, 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 2024, aucun changement dans les contrôles internes à l'égard de l'information financière qui a eu, ou qui est raisonnablement susceptible d'avoir eu, une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la société. La direction continuera de surveiller l'efficacité de ses contrôles internes à l'égard de l'information financière et de ses contrôles et procédures de communication de l'information et pourra y apporter des modifications de temps à autre, selon ce qu'elle considère comme nécessaire ou souhaitable.

FACTEURS DE RISQUE

La GTAA, ses activités d'exploitation et ses résultats financiers sont exposés à certains risques. La responsabilité de surveiller les risques clés à l'égard des activités de la GTAA incombe au conseil d'administration de la GTAA, lequel doit

veiller à ce que la direction établisse des politiques et des méthodes efficaces en matière de repérage, d'évaluation et de gestion ou d'atténuation de ces risques.

La GTAA a établi un programme de gestion du risque d'entreprise qui consiste en une approche rigoureuse pour déterminer, évaluer, traiter et gérer les risques, et pour intégrer les facteurs de risque dans la stratégie et les possibilités. Cette approche à l'échelle de l'entreprise permet de gérer les risques liés aux affaires et les risques externes, et de les harmoniser avec les priorités et les objectifs stratégiques de la GTAA. Chaque trimestre, chacun des quatre comités du conseil d'administration surveille les risques particuliers tandis que le conseil d'administration surveille les risques stratégiques importants.

Le lecteur est invité à consulter la plus récente notice annuelle, disponible au www.sedarplus.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 document contient certains énoncés prospectifs ou de l'information prospective au sujet de la GTAA. Cette information prospective repose sur diverses hypothèses et est sujette 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 document comprend, entre autres, des énoncés sur : les prévisions sur le trafic de passagers intérieur et international et le fret; le retour prévu aux nombres de vols et de passagers antérieurs à la COVID-19; les investissements dans l'Aéroport, notamment les projets d'investissement et les infrastructures matérielles; le niveau futur d'activité ou de demande de l'Aéroport; les besoins d'emprunt de la GTAA et sa capacité à accéder aux marchés financiers; la capacité de la GTAA à respecter les clauses restrictives; l'endettement et le coût des services; les produits des activités ordinaires, les flux de trésorerie, le fonds de roulement et les liquidités, et l'absence de manque à gagner; l'aménagement de l'aérogare, du côté piste, de l'entrepiste et d'autres aménagements de l'Aéroport, ainsi que le financement des aménagements; les budgets et les dépenses liés aux programmes d'investissement et le financement de ces programmes; les calendriers de construction et de mise en service des installations prévues ou actuellement en construction à l'Aéroport; l'utilisation de certains fonds de réserve affectés; et le financement des engagements en cours au titre des dépenses d'investissement.

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

activités; la région du Grand Toronto continuera d'attirer les voyageurs nationaux et internationaux; aucun autre événement majeur, comme une pandémie, une catastrophe naturelle ou un cataclysme, ne surviendra et ne se répercutera sur le cours normal des activités ou sur l'environnement macroéconomique; la GTAA sera en mesure d'accéder aux marchés financiers selon des modalités et des taux concurrentiels; et les projets d'investissement ne donneront lieu à aucun dépassement de coûts important. Ces hypothèses sont fondées sur l'information dont la GTAA dispose à l'heure actuelle, y compris l'information communiquée par les experts et analystes tiers.

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

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

États financiers consolidés
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

31 décembre 2024 et 2023

GTAA

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 2024 et 2023, 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 publiées par l'International Accounting Standards Board (les « normes IFRS de comptabilité »).

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 2024 et 2023;
- 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 les informations significatives sur les méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

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 s.r.l./s.e.n.c.r.l.
PwC Tower, 18 York Street, Suite 2500, Toronto (Ontario) Canada M5J 0B2
Tél. : +1 416 863-1133, Téléc. : +1 416 365-8215, Téléc. courriel : ca_toronto_18_york_fax@pwc.com

« PwC » s'entend de PricewaterhouseCoopers 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 que nous avons obtenues avant la date du présent rapport 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, 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 normes IFRS de comptabilité, 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 influer 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 du 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 planifions et réalisons l'audit de groupe pour obtenir des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et unités de la Société pour servir de fondement à la formation d'une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la revue des travaux d'audit effectués pour les besoins 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 27 mars 2025

Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière

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

L'auditeur indépendant de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, PricewaterhouseCoopers LLP, a été désigné par les membres de la société pour exprimer une opinion professionnelle quant à la fidélité de l'image donnée par les états financiers.

Par l'intermédiaire d'un comité d'audit composé de huit administrateurs, le conseil d'administration veille à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et des contrôles internes. Ce comité examine les états financiers et en rend compte au conseil d'administration. L'auditeur est entièrement libre de rencontrer directement le comité d'audit.

Deborah Flint
Présidente et chef de la direction

Debbie Simpson
Chef des finances par intérim

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto
États consolidés de la situation financière

31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	**2024**	2023
	$	$
Actif		
Actif courant		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**827 968**	333 554
Placements à court terme (note 16)	**285 000**	395 000
Fonds soumis à restrictions (note 6)	**126 511**	69 789
Créances (note 7)	**154 463**	110 659
Créances du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (note 21)	**812**	9 908
Stocks	**26 017**	18 416
Charges payées d'avance	**9 565**	8 689
	1 430 336	946 015
Actif non courant		
Fonds soumis à restrictions (note 6)	**355 031**	355 116
Immobilisations incorporelles et autres actifs (note 8)	**102 388**	123 800
Immobilisations corporelles (note 9)	**4 850 716**	4 874 298
Immeubles de placement (note 10)	**409 774**	406 881
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi (note 13)	**62 297**	64 002
	7 210 542	6 770 112
Passif		
Passif courant		
Dettes d'exploitation et charges à payer (note 18)	**282 063**	243 439
Crédits différés (note 8)	**—**	1 697
Paiement de loyer foncier différé (note 12)	**8 556**	8 556
Paiement au Programme des infrastructures essentielles des aéroports (note 21)	**643**	7 954
Dépôts de garantie et produits différés	**82 474**	59 789
Dette à long terme et papier commercial (note 11)	**374 088**	288 532
	747 824	609 967
Passif non courant		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi (note 13)	**12 115**	11 605
Dette à long terme (note 11)	**6 671 661**	6 694 745
Paiement de loyer foncier différé (note 12)	**54 184**	59 662
	7 485 784	7 375 979
Déficit et cumul des autres éléments du résultat global	**(275 242)**	(605 867)
	7 210 542	6 770 112

Engagements et passifs éventuels (note 15)

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

Signé au nom du conseil d'administration,

Administrateur

Signé au nom du conseil d'administration,

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)	**2024**	2023
	$	$
Produits des activités ordinaires (note 17)		
Droits d'atterrissage	**416 531**	426 313
Frais généraux liés aux aérogares	**248 777**	252 053
Frais d'améliorations aéroportuaires	**672 779**	614 971
Parc de stationnement automobile et transport de surface	**247 495**	231 591
Concessions	**156 607**	143 708
Locations	**173 735**	163 621
Autres	**59 499**	54 816
	1 975 423	1 887 073
Charges d'exploitation		
Loyer foncier (notes 1 et 12)	**223 462**	212 477
Biens et services (note 19)	**519 538**	469 430
Salaires, traitements et charges sociales	**261 567**	233 238
Paiements en remplacement d'impôts fonciers	**32 658**	11 632
Réductions de valeur des immobilisations corporelles (note 9)	**6 734**	35 351
(Reprise) perte de valeur des immeubles de placement (note 10)	**(5 517)**	26 342
Amortissement des immobilisations corporelles (note 9)	**308 593**	313 846
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 8)	**25 476**	21 116
Amortissement des immeubles de placement (note 10)	**11 758**	12 141
	1 384 269	1 335 573
Résultat avant intérêts et coûts de financement, montant net	**591 154**	551 500
Produits d'intérêts	**73 190**	43 838
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt et autres coûts de financement	**(335 157)**	(330 304)
Intérêts et coûts de financement, montant net (note 11)	**(261 967)**	(286 466)
Bénéfice net	**329 187**	265 034
Éléments qui seront reclassés ultérieurement dans le résultat net :		
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	**1 086**	1 086
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement dans le résultat net :		
Réévaluations des régimes de retraite et autres, montant net (note 13)	**352**	(639)
Autres éléments du résultat global	**1 438**	447
Total du résultat global	**330 625**	265 481

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 2024 (en milliers de dollars canadiens)	**Déficit**	**Cumul des autres éléments du résultat global**	**Total**
	$	**$**	**$**
Solde au 1er janvier 2024	**(590 742)**	**(15 125)**	**(605 867)**
Bénéfice net	**329 187**	**—**	**329 187**
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	**—**	**1 086**	**1 086**
Réévaluations des régimes de retraite et autres, montant net	**352**	**—**	**352**
Total du résultat global de l'exercice	**329 539**	**1 086**	**330 625**
Solde au 31 décembre 2024	**(261 203)**	**(14 039)**	**(275 242)**

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

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)	**2024**	2023
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**$**	$
Bénéfice net	**329 187**	265 034
Ajustements au titre des éléments suivants :		
Amortissement des immobilisations corporelles	**308 593**	313 846
Amortissement des immobilisations incorporelles et des autres actifs	**29 784**	31 501
Amortissement des immeubles de placement	**11 758**	12 141
(Reprise) perte de valeur des immeubles de placement (note 10)	**(5 517)**	26 342
Réductions de valeur des immobilisations corporelles et perte nette découlant de la cession d'immobilisations corporelles	**6 308**	35 435
Régimes d'avantages postérieurs à l'emploi	**2 567**	1 976
Intérêts et coûts de financement, montant net	**261 967**	286 466
Amortissement de crédits différés	**(1 697)**	(5 093)
Paiement de loyer foncier différé	**(5 478)**	3 115
Variations du fonds de roulement et autres :		
Créances	**(43 804)**	(17 684)
Charges payées d'avance	**(876)**	(3 047)
Stocks	**(7 600)**	(3 220)
Dettes d'exploitation et charges à payer	**38 022**	30 577
Dépôts de garantie et produits différés	**22 685**	(9 450)
Autres passifs	**—**	(6 390)
	945 899	961 549
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Acquisition de placements à court terme	**(285 000)**	(395 000)
Vente de placements à court terme	**395 000**	—
Acquisition et construction d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	**(299 422)**	(287 747)
Acquisition et construction d'immeubles de placement	**(9 134)**	(5 766)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	**558**	—
Acquisition d'autres actifs	**—**	(3 434)
Fonds reçus au terme du Programme des infrastructures essentielles des aéroports	**10 478**	93 180
Augmentation des fonds soumis à restrictions	**(56 637)**	(12 528)
	(244 157)	(611 295)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Remboursement de billets à moyen terme et sur la dette à long terme	**(24 957)**	(23 445)
Papier commercial, montant net	**84 148**	202 048
Intérêts versés et autres coûts de financement	**(339 709)**	(332 945)
Intérêts reçus	**73 190**	43 838
	(207 328)	(110 504)
Entrées de trésorerie nettes	**494 414**	239 750
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice	**333 554**	93 804
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice	**827 968**	333 554

Au 31 décembre 2024, la trésorerie et les équivalents de trésorerie étaient composés d'équivalents de trésorerie d'une valeur de 96,7 M$ (23,2 M$ au 31 décembre 2023) et d'une trésorerie totalisant 731,9 M$ (310,4 M$ au 31 décembre 2023) moins la valeur des chèques en circulation de 0,6 M$ (0 $ au 31 décembre 2023).

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

Notes annexes

31 décembre 2024 et 2023
(En milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire)

1. INFORMATIONS GÉNÉRALES

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

La GTAA est autorisée à aménager, à gérer et à exploiter 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 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 répartit 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 1er 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 liés aux aérogares 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 revenus 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 assujetti au droit à un audit de Transports Canada. Voir la note 12, Contrats de location pour un complément d'information sur le bail foncier.

Ce bail avait une durée initiale de 60 ans, venant à échéance en 2056 et pouvant être renouvelé une fois pour 20 autres années au gré de la GTAA. Au cours de l'exercice, la GTAA a exercé son droit de renouvellement de 20 autres années de son bail foncier. Par conséquent, la date d'échéance du bail foncier est désormais le 1er décembre 2076.

2. BASE D'ÉTABLISSEMENT

Les présents états financiers consolidés ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (les « normes IFRS de comptabilité »). Le conseil d'administration a approuvé les présents états financiers consolidés le 27 mars 2025.

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

3. MÉTHODES COMPTABLES SIGNIFICATIVES

Les méthodes comptables significatives ayant servi à l'établissement des présents états financiers consolidés sont présentées dans les lignes qui suivent.

Base d'évaluation

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

Périmètre de consolidation

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

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

Information sectorielle

La GTAA compte deux secteurs opérationnels : le premier est lié à la gestion, à l'exploitation et à l'entretien de l'Aéroport, et le second, à la gestion des biens commerciaux. Si les seuils quantitatifs établis dans IFRS 8 Secteurs opérationnels sont atteints, des informations sectorielles supplémentaires sont exigées. Pour l'exercice écoulé, les seuils quantitatifs n'ont pas été atteints.

Conversion des devises

Les présents états financiers consolidés sont présentés en dollars canadiens, monnaie fonctionnelle de la société en commandite.

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Placements à court terme

Les placements à court terme comprennent des placements portant intérêt dont l'échéance est supérieure à trois mois mais inférieure à un an. Les intérêts générés par ces placements sont comptabilisés dans les états consolidés du résultat net et du résultat global.

Stocks

Les stocks comprennent les pièces de rechange et fournitures destinées à l'Aéroport ainsi que le gaz naturel. 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.

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.

iii) Juste valeur par le biais du résultat net (« JVRN ») : un actif financier doit être évalué à la juste valeur par le biais du résultat net s'il n'est pas évalué au coût amorti ou à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

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

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

Lors de la comptabilisation initiale, la GTAA évalue un actif financier à sa juste valeur. Dans le cas d'un actif financier qui n'est pas évalué à la juste valeur par le biais du résultat net, la GTAA évalue l'actif financier à la juste valeur majorée 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 charges dans 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 que suit la GTAA pour la gestion de l'actif et des caractéristiques des flux de trésorerie de l'actif.

Les actifs financiers sont décomptabilisés lorsque les droits de recevoir la trésorerie générée par les actifs ont expiré ou ont été transférés avec comme résultat que la GTAA a cédé la quasi-totalité des risques et des avantages rattachés à leur propriété.

La partie efficace des variations de la juste valeur des dérivés qui sont désignés comme 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 2024, 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.

Dépréciation d'actifs financiers

La GTAA comptabilise une provision pour pertes de crédit attendues pour tous les actifs financiers qui ne sont pas détenus à la juste valeur par le biais du résultat net. Pour les créances, la GTAA applique, comme le permet IFRS 9 *Instruments financiers*, l'approche simplifiée, qui exige que les pertes de crédit attendues pour la durée de vie soient comptabilisées lors de la comptabilisation initiale des créances. Pour évaluer les pertes de crédit attendues, la GTAA a établi une matrice de calcul, fondée sur les données historiques au titre des pertes de crédit et sur le nombre de jours en souffrance, et ajustée pour tenir compte de facteurs prospectifs particuliers au client et à l'environnement économique. La GTAA soumet un actif financier à un test de dépréciation lorsque des informations internes ou externes indiquent qu'il est peu probable qu'elle reçoive la totalité des montants contractuels impayés.

Dépréciation d'actifs à long terme

Les immobilisations corporelles et incorporelles, les autres actifs et les 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. Si de tels indices existent, une perte de valeur comptabilisée pour un actif lors de périodes précédentes doit être reprise. La valeur comptable d'un actif ne dépasse pas celle qui aurait été établie si la dépréciation initiale n'avait pas eu lieu. Une reprise de perte de valeur est comptabilisée immédiatement dans les états consolidés du résultat net et du résultat global.

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, exception faite du bail foncier avec Transports Canada. L'obligation locative est comptabilisée initialement à la valeur actualisée des paiements de loyers (y compris les paiements de loyers fixes en substance) qui n'ont pas encore été versés à la date de début, déterminée à l'aide du taux d'intérêt implicite du contrat de location. S'il lui est impossible de déterminer facilement ce taux, la GTAA utilise le taux d'emprunt implicite, qui est le taux que la GTAA aurait à payer pour emprunter les fonds nécessaires pour se procurer un bien de valeur similaire à l'actif au titre du droit d'utilisation dans un environnement économique similaire, selon des conditions et des garanties semblables.

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

Les paiements de loyers variables qui ne sont pas fonction d'un indice ou d'un taux, comme les paiements au titre du bail foncier, ne sont pas pris en compte dans l'évaluation de l'obligation locative ni dans celle des actifs au titre de droits d'utilisation. Les paiements connexes sont comptabilisés en charges dans la période au cours de laquelle se produit l'événement ou la situation qui est à l'origine de ces paiements et sont présentés au poste « Loyer foncier », dans l'état consolidé du résultat net et du résultat global (voir la note 12, Contrats de location).

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

La GTAA en tant que bailleur

Les produits locatifs tirés de contrats de location 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.

Il arrive à l'occasion que la GTAA convienne avec des locataires de modifier les modalités de leurs contrats de location, y compris la contrepartie prévue au contrat. Lorsque ces modifications donnent lieu à une réduction des créances locatives au titre de périodes de location antérieures, la GTAA applique les dispositions d'IFRS 9 pour déterminer s'il y a lieu de décomptabiliser ces créances en totalité ou en partie. Toute autre modification aux modalités d'un contrat de location est considérée comme une modification de contrat de location conformément à IFRS 16 Contrats de location, c'est-à-dire que le contrat de location modifié est comptabilisé comme un nouveau contrat de location à compter de la date d'entrée en vigueur de la modification et les paiements de loyers reçus d'avance ou à recevoir relativement au contrat initial sont considérés comme faisant partie des paiements de loyers de ce nouveau contrat.

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, les coûts d'emprunt et tout autre coût directement attribuable à la mise en état de fonctionnement de l'actif en vue de son utilisation prévue.

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.

Les immobilisations corporelles sont amorties aux taux annuels suivants :

Bâtiments et structures (« Installations côté aérogare et côté piste »)	Mode linéaire sur une période de 4 à 60 ans
Passerelles et infrastructure d'approche (« Installations côté aérogare et côté piste »)	Mode linéaire sur une période de 8 à 40 ans
Systèmes de manutention des bagages	Mode linéaire sur une période de 5 à 25 ans
Améliorations des terrains cédés à bail	Mode linéaire sur la durée 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 4 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 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 cumulées 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 provinciale à titre de paiement tenant lieu d'impôt foncier. Ce paiement annuel est fondé sur le trafic passagers réel d'une année antérieure et son augmentation est assortie d'un plafond annuel selon la *Loi sur l'évaluation foncière de l'Ontario*. À compter de l'exercice 2022, une modification a été apportée à la réglementation en vertu de laquelle l'augmentation annuelle maximale prévue a été temporairement suspendue jusqu'à ce que le volume de passagers revienne aux niveaux d'avant la pandémie.

Les locataires de la GTAA et les biens détenus par Airway Centre Inc. ne sont pas assujettis à la réglementation sur les paiements tenant lieu 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 lorsqu'elle transfère le contrôle d'un produit ou d'un service à un client, et les produits 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 aérogares, déduction faite des ajustements et des rabais, 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 gagnés et comptabilisés au moment de l'embarquement des passagers, et les produits qui en sont tirés sont 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. Pour les contrats assortis de garanties minimales spécifiées, les produits sont comptabilisés selon la méthode linéaire. 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, d'autres régimes d'avantages du personnel à long terme 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 reclassés dans les états consolidés du résultat net et du résultat global au cours des périodes ultérieures.

Les coûts des services passés sont comptabilisés dans les états consolidés du résultat net et du résultat global dès qu'ils sont engagés.

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

Provisions

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

Coûts de financement différés

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

Subventions publiques

Selon IAS 20 *Comptabilisation des subventions publiques et informations à fournir sur l'aide publique*, une subvention publique n'est comptabilisée que lorsqu'il existe une assurance raisonnable que l'entité se conformera aux conditions rattachées à la subvention et que celle-ci sera reçue. Les subventions publiques liées à la construction d'immobilisations corporelles sont comptabilisées en déduction des immobilisations corporelles, et la dotation aux amortissements est calculée sur le montant net sur la durée d'utilité de l'actif connexe. Les subventions publiques qui compensent des charges spécifiques engagées sont reportées lorsqu'elles sont reçues et comptabilisées dans les états consolidés du résultat net et du résultat global de façon systématique.

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

Changements touchant les méthodes comptables et les informations à fournir

La GTAA a adopté la modification suivante en date du 1er janvier 2024. Cette modification a été apportée conformément aux dispositions transitoires applicables.

Modification de l'IAS 1 *Présentation des états financiers* – Classement des passifs dans la catégorie courante ou non courante

Selon cette modification, une entité doit classer un passif dans les passifs courants lorsqu'elle n'a pas le droit, à la date de clôture, de reporter le règlement du passif pendant au moins 12 mois après la période de déclaration. L'entité est tenue de fournir des informations sur le moment du règlement afin de permettre aux utilisateurs des états financiers de comprendre l'incidence du passif sur sa situation financière. La modification s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2024. Elle n'aura pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés.

Normes comptables publiées, mais non encore en vigueur

IFRS 18 *États financiers : Présentation et informations à fournir*

Cette nouvelle norme a été publiée par l'IASB en 2024. Elle comprend les obligations liées à la présentation et aux informations à fournir dans les états financiers. Les principaux concepts introduits dans IFRS 18 portent sur ce qui suit : la structure de l'état des résultats; les informations à fournir dans les états financiers et des principes améliorés pour le regroupement et la ventilation. IFRS 18 entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2027. La société continue d'évaluer l'incidence de la norme modifiée sur ses 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, Méthodes comptables significatives, la direction doit poser des jugements et formuler des estimations et des hypothèses concernant la valeur comptable de certains actifs et passifs qu'elle ne peut obtenir d'autres sources. Ces estimations et les hypothèses s'y rattachant reposent sur les antécédents et sur d'autres facteurs jugés pertinents. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

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

Jugements critiques posés dans l'application des méthodes comptables

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

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

Des jugements critiques sont posés pour déterminer les taux d'amortissement, les durées d'utilité et les justes valeurs, le cas échéant.

Pour évaluer la valeur recouvrable pour dépréciation des immobilisations corporelles, des immobilisations incorporelles, des autres actifs et des immeubles de placement, certaines hypothèses clés, y compris les taux de capitalisation, les taux de capitalisation finaux et les taux d'actualisation, peuvent être posées.

Provision pour pertes de crédit attendues

La direction exerce son jugement pour estimer les pertes de crédit attendues en fonction de ses pertes de crédit historiques, de facteurs prospectifs propres au client et de la conjoncture économique. La provision pourrait changer de façon importante et entraîner des changements importants aux soldes des créances clients et autres créances, à mesure que la direction continue d'évaluer le risque de crédit.

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

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

Obligations liées aux avantages postérieurs à l'emploi

La GTAA comptabilise ses obligations au titre des prestations de retraite et des autres avantages postérieurs à l'emploi au moyen d'évaluations actuarielles. Ces évaluations permettent de prévoir les événements en se fondant sur des statistiques et sur d'autres facteurs. Ces facteurs comprennent les hypothèses actuarielles clés, y compris les taux d'actualisation, les augmentations 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 la fin de l'embarquement. Par conséquent, la direction estime les FAA à partir de l'information disponible obtenue auprès des transporteurs ainsi qu'à partir de sa connaissance des activités de l'aéroport, du marché et des données historiques.

6. FONDS SOUMIS À RESTRICTIONS

Les fonds soumis à restrictions regroupent 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 »). Ces fonds comprennent le fonds du service de la dette et les fonds de réserve du service de la dette (les « fonds en fiducie »), qui sont investis dans de la trésorerie ou des actifs financiers à court terme admissibles dont l'échéance peut atteindre un an. Il y a aussi les fonds d'exploitation, de principal et de financement, qui sont financés par des lettres de crédit.

31 décembre	**2024**	2023
	$	$
Fonds du service de la dette		
Principal	**11 101**	10 476
Intérêts	**115 410**	59 313
	126 511	69 789
Fonds de réserve du service de la dette		
Obligations-recettes		
Série 1997-3 échéant le 3 décembre 2027	**37 032**	37 254
Série 1999-1 échéant le 30 juillet 2029	**40 269**	40 411
Billets à moyen terme		
Série 2000-1 échéant le 12 juin 2030	**39 381**	39 497
Série 2001-1 échéant le 4 juin 2031	**36 526**	36 477
Série 2002-3 échéant le 15 octobre 2032	**38 255**	38 304
Série 2004-1 échéant le 2 février 2034	**39 085**	39 289
Série 2010-1 échéant le 7 juin 2040	**23 324**	23 353
Série 2011-1 échéant le 25 février 2041	**32 420**	32 538
Série 2011-2 échéant le 2 décembre 2041	**18 707**	18 709
Série 2018-1 échéant le 1 juin 2037	**8 505**	8 494
Série 2019-1 échéant le 3 avril 2029	**7 076**	7 082
Série 2019-2 échéant le 17 octobre 2039	**12 474**	12 524
Série 2020-1 échéant le 3 mai 2028	**3 873**	3 886
Série 2021-1 échéant le 5 octobre 2051	**6 352**	6 381
Garantie de la dette bancaire		
Obligation de série 1997-C donnée en gage	**11 752**	10 917
	355 031	355 116
	481 542	424 905
Moins la partie courante	**(126 511)**	(69 789)
	355 031	355 116

Le tableau suivant présente la composition des fonds soumis à restrictions au 31 décembre des années indiquées.

	2024	2023
	$	$
Trésorerie	**85 052**	28 205
Certificats de placement garantis	**396 490**	396 700
	481 542	424 905

Fonds en fiducie

La GTAA est tenue d'établir et de maintenir auprès du fiduciaire les fonds en fiducie prévus à l'acte de fiducie cadre (voir la note 11, Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit). Ces fonds sont détenus par le fiduciaire pour le compte des détenteurs d'obligations et de billets, lequel fiduciaire décide de leur usage et de leur application conformément aux dispositions de l'acte de fiducie cadre.

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

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

La GTAA doit déposer tous les mois, dans le compte de principal, une somme égale à un douzième du principal total compris dans le service annuel de la dette pour toute obligation ou tout BMT échéant au cours de l'exercice. En 2024, 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 11,1 M$ au 31 décembre 2024 (10,5 M$ au 31 décembre 2023). En 2024, un montant de principal de 25,0 M$ (23,4 M$ au 31 décembre 2023) a été payé à même le compte de principal du fonds du service de la dette et une somme de 25,6 M$ a été déposée par la GTAA dans le fonds (ou a été affectée à ce compte par celle-ci) au titre du paiement du principal des obligations de série 1999-1 et des BMT (24,1 M$ au 31 décembre 2023).

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 2024, le solde du fonds s'établissait à 115,4 M$ (59,3 M$ au 31 décembre 2023).

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 les 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. Ces fonds en fiducie comportent un montant de la dette relatif à une obligation de 1 900 M$ donnée en gage (série 1997–C) des facilités de crédit (voir la note 11, Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit).

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

c) Fonds d'exploitation, de principal et de financement

La GTAA a établi un fonds de réserve d'exploitation et d'entretien ainsi qu'un fonds de réserve de renouvellement et de remplacement aux termes de l'acte de fiducie cadre. Le fonds de réserve d'exploitation et d'entretien équivaut à un sixième des charges d'exploitation et charges d'entretien projetées pour l'exercice suivant. Au 31 décembre 2024, ce fonds était garanti par une lettre de crédit de 130,0 M$ (106,0 M$ au 31 décembre 2023). 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 2023). 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	**2024**	2023
	$	$
Créances clients	**151 708**	111 240
Autres créances	**4 209**	1 241
Moins la provision pour pertes de crédit attendues	**(1 454)**	(1 822)
	154 463	110 659

8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET AUTRES ACTIFS

	31 décembre 2024		
	Coût	**Cumul des amortissements**	**Valeur comptable nette**
	$	**$**	**$**
Frais d'acquisition de terrains	**54 197**	**(16 808)**	**37 389**
Logiciels	**168 392**	**(103 393)**	**64 999**
Contrat de production d'énergie propre	**44 655**	**(44 655)**	**—**
	267 244	**(164 856)**	**102 388**

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

La dotation aux amortissements relative aux frais d'acquisition de terrains s'est établie à 1,2 M$ pour 2024 (1,1 M$ pour 2023). 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 1er janvier 2024	**38 590**	**82 103**	**120 693**
Entrées	**—**	**8 372**	**8 372**
Dotation aux amortissements	**(1 201)**	**(25 476)**	**(26 677)**
Solde au 31 décembre 2024	**37 389**	**64 999**	**102 388**
Solde au 1er janvier 2023	36 223	98 658	134 881
Entrées	3 434	4 561	7 995
Dotation aux amortissements	(1 067)	(21 116)	(22 183)
Solde au 31 décembre 2023	38 590	82 103	120 693

Le 1er 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. En 2023, la GTAA a exercé son droit de résiliation anticipée du contrat avec prise d'effet le 30 avril 2024. Par conséquent, l'amortissement du contrat et du crédit différé connexe a été accéléré sur la durée résiduelle du contrat. La dotation aux amortissements en ce qui a trait à la valeur du contrat pour 2024 s'est chiffrée à 3,1 M$ (9,3 M$ en 2023) et est comptabilisée dans la charge liée aux biens et services aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

En 2024, la GTAA a conclu avec la SIERE un contrat de capacité à moyen terme d'une durée de cinq ans, qui est entré en vigueur le 1er mai 2024 et qui stipule que la GTAA est tenue d'offrir une capacité variée au réseau électrique de l'Ontario.

9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont formées des éléments suivants :

31 décembre 2024	Installations côté aérogare et côté piste	Systèmes de manutention des bagages	Améliorations des terrains loués	Pistes et voies de circulation	Actifs d'exploitation de l'Aéroport	Actifs en construction	Total
	$	$	$	$	$	$	$
Coût							
Solde à l'ouverture de l'exercice	7 221 465	463 732	9 480	562 919	735 634	334 276	9 327 506
Entrées, déduction faite des subventions publiques	402	—	—	—	—	291 475	291 877
Cessions	(120)	—	—	—	(32 700)	—	(32 820)
Réductions de valeur	—	—	—	—	—	(6 734)	(6 734)
Virements	116 573	2 680	—	52 892	100 953	(273 098)	—
Solde à la clôture de l'exercice	7 338 320	466 412	9 480	615 811	803 887	345 919	9 579 829
Cumul des amortissements							
Solde à l'ouverture de l'exercice	3 429 257	283 203	4 274	262 615	473 859	—	4 453 208
Dotation aux amortissements	194 892	22 111	158	33 893	57 539	—	308 593
Cessions	—	—	—	—	(32 688)	—	(32 688)
Solde à la clôture de l'exercice	3 624 149	305 314	4 432	296 508	498 710	—	4 729 113
Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice	3 714 171	161 098	5 048	319 303	305 177	345 919	4 850 716

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

Au 31 décembre 2024, des immobilisations corporelles d'un montant de 345,9 M$ (334,3 M$ au 31 décembre 2023) étaient en construction et, dès lors, non encore amortissables. Ce montant inclut 12,2 M$ (12,1 M$ au 31 décembre 2023) d'intérêts incorporés. Au cours de l'exercice, des coûts d'emprunt pour les projets actifs ont été incorporés au taux de 4,8 %, lequel correspond au coût moyen pondéré des emprunts de la GTAA (4,8 % en 2023).

10. IMMEUBLES DE PLACEMENT

31 décembre	**2024**	2023
	$	$
Coût		
Solde à l'ouverture de l'exercice	**532 609**	526 843
Entrées	**9 134**	5 766
Solde à la clôture de l'exercice	**541 743**	532 609
Cumul des amortissements et des dépréciations		
Solde à l'ouverture de l'exercice	**125 728**	87 245
Dotation aux amortissements	**11 758**	12 141
(Reprise) perte de valeur	**(5 517)**	26 342
Solde à la clôture de l'exercice	**131 969**	125 728
Valeur comptable nette à la clôture de l'exercice	**409 774**	406 881

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

La juste valeur totale de tous les immeubles commerciaux se chiffrait à 500,4 M$ au 31 décembre 2024 (502,5 M$ au 31 décembre 2023). La valeur recouvrable correspondait à la valeur d'utilité de l'unité génératrice de trésorerie, soit les immeubles. Ces évaluations ont été effectuées par un évaluateur externe indépendant au moyen des techniques d'évaluation reconnues que sont la méthode des flux de trésorerie actualisés et la méthode de la capitalisation directe. Les justes valeurs de ces immeubles s'inscrivent dans le niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

Les principales hypothèses posées lors de l'évaluation des immeubles commerciaux au 31 décembre en fonction des données disponibles sur le marché et les types d'immeubles étaient les suivantes :

	2024	2023
Taux de capitalisation	**4,75 % - 6,75 %**	6,50 % - 7,00 %
Taux de capitalisation final	**5,00 % - 7,25 %**	6,75 % - 7,25 %
Taux d'actualisation	**5,75 % - 7,75 %**	5,75 % - 7,75 %

Sur la base de ces modèles, les valeurs comptables de certains espaces de bureau ont été ajustés à leur juste valeur estimée et une reprise d'une perte de valeur antérieure de 5,5 M$ (perte de valeur de 26,3 M$ au 31 décembre 2023) a été enregistrée dans les états consolidés du résultat net et du résultat global.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, les immeubles commerciaux ont généré des produits locatifs de 37,6 M$ (34,6 M$ au 31 décembre 2023) et ont engagé des charges d'exploitation directes de 28,6 M$ (27,7 M$ au 31 décembre 2023).

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

Le tableau suivant présente la dette à long terme et le papier commercial, ajustés pour tenir compte des primes et escomptes d'émission non amortis et des intérêts courus.

Série	Taux d'intérêt nominal	Date d'échéance	Montant du capital	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Obligations-recettes			$	$	$
1997–3	6,45 %	3 décembre 2027	321 500	**321 994**	321 614
1999–1	6,45 %	30 juillet 2029	151 110	**154 873**	180 324
Billets à moyen terme					
2000–1	7,05 %	12 juin 2030	526 550	**527 794**	527 608
2001–1	7,10 %	4 juin 2031	492 150	**492 576**	492 238
2002–3	6,98 %	15 octobre 2032	468 960	**475 603**	475 515
2004–1	6,47 %	2 février 2034	567 428	**578 955**	578 605
2010–1	5,63 %	7 juin 2040	400 000	**399 324**	399 192
2011–1	5,30 %	25 février 2041	600 000	**608 099**	607 924
2011–2	4,53 %	2 décembre 2041	400 000	**399 102**	398 974
2018–1	3,26 %	1er juin 2037	500 000	**498 678**	498 472
2019–1	2,73 %	3 avril 2029	500 000	**501 974**	501 647
2019–2	2,75 %	17 octobre 2039	900 000	**899 540**	899 187
2020–1	1,54 %	3 mai 2028	500 000	**499 874**	499 460
2021–1	3,15 %	5 octobre 2051	400 000	**400 208**	399 988
				6 758 594	6 780 748
Papier commercial en cours				**287 155**	202 529
				7 045 749	6 983 277
Moins la partie courante (y compris les intérêts courus)				**(374 088)**	(288 532)
				6 671 661	6 694 745

Au 31 décembre 2024, les intérêts courus inclus dans la partie courante de la dette à long terme se chiffraient à 60,4 M$ (61,0 M$ au 31 décembre 2023).

Le tableau suivant présente les éléments composant le montant net des intérêts et coûts de financement.

	2024	2023
	$	$
Produits d'intérêts	**73 190**	43 838
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt	**(336 584)**	(328 929)
Intérêts incorporés	**8 919**	6 040
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	**(1 086)**	(1 086)
Autres coûts de financement	**(3 328)**	(3 213)
Cumul différé des intérêts sur le loyer foncier	**(3 078)**	(3 116)
	(335 157)	(330 304)
Intérêts et coûts de financement, montant net	**(261 967)**	(286 466)

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

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

	31 décembre 2024		31 décembre 2023	
	Valeur comptable	**Juste valeur**	Valeur comptable	Juste valeur
	$	**$**	$	$
Dette à long terme	**6 758 594**	**6 885 361**	6 780 748	6 907 874

Tous les billets sont remboursables en tout temps, en totalité ou en partie, au gré de la GTAA. Les rachats anticipés peuvent faire l'objet de certaines pénalités prévues dans les notes.

Toutes les séries de billets émises après 2017 ont une date précise de remboursement par anticipation à la valeur nominale avant leur échéance (la « date de remboursement par anticipation »). Tout remboursement après la date de remboursement par anticipation sera effectué à la valeur nominale. Tout remboursement avant la date de remboursement par anticipation sera effectué au prix de remboursement. Le prix de remboursement correspond au plus élevé des deux montants suivants : i) la valeur nominale majorée des intérêts courus et non payés ou ii) le prix établi en fonction du rendement d'obligations d'État du Canada assorties d'échéances similaires à la date de remboursement par anticipation (calculée à partir de la date de remboursement).

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

Facilités de crédit

La facilité de crédit d'exploitation de 1 400,0 M$ est consacrée aux besoins généraux de l'entreprise pour financer s'il y a lieu des projets d'investissement ou des charges d'exploitation, pour garantir le programme de papier commercial et pour offrir la latitude nécessaire pour accéder aux marchés financiers au moment opportun. Le solde des montants empruntés aux termes du programme de papier commercial de la GTAA est en tout temps garanti par la facilité de crédit d'exploitation. Au 31 décembre 2024, un montant de 287,2 M$ de papier commercial était en cours (202,5 M$ au 31 décembre 2023), aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de crédit d'exploitation (0 $ au 31 décembre 2023), 138,5 M$ avaient été utilisés sur la facilité d'émission de lettres de crédit de 160,0 M$ (113,1 M$ au 31 décembre 2023) et aucun contrat n'était en cours aux termes de la facilité de couverture de 150,0 M$. Au 31 décembre 2024, la GTAA pouvait respectivement emprunter jusqu'à 1 112,8 M$ aux termes de la facilité de crédit d'exploitation, 21,5 M$ aux termes de la facilité d'émission de lettres de crédit, et disposait de 828,0 M$ en trésorerie non soumise à restrictions et de 285,0 M$ en placements à court terme, pour des liquidités disponibles totales de 2 247,3 M$.

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 2024, le loyer foncier payé s'est élevé à 222,3 M$ (211,4 M$ en 2023), compte non tenu de l'amortissement des frais d'acquisition de terrains (voir la note 8, Immobilisations incorporelles et autres actifs).

En 2021, la GTAA et le gouvernement du Canada ont modifié le bail foncier afin de reporter le paiement du loyer foncier pour 2021 sur une période de dix ans commençant en janvier 2024. Au 31 décembre 2024, un montant de 62,7 M$ (68,2 M$ au 31 décembre 2023) est comptabilisé à titre de paiement de loyer foncier différé aux états consolidés de la situation financière. Ce montant correspond à la valeur actuelle des paiements futurs pour refléter la valeur temps de l'argent. De ce montant, une tranche de 8,6 M$ a été reclassée dans la partie courante. Les charges d'intérêts liées à ce montant pour l'exercice ont été comptabilisées aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

Autres contrats de location du point de vue du bailleur

La GTAA loue à diverses tierces parties des terrains et certains actifs inclus dans les immobilisations corporelles et les immeubles de placement aux termes de contrats de location 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 possibilité d'acquérir les actifs loués à la fin du contrat de location.

Les produits tirés de la sous-location de terrains comptabilisés aux états consolidés du résultat net et du résultat global se sont élevés à 31,2 M$ pour l'exercice (28,7 M$ en 2023).

Certains contrats de location prévoient des paiements variables. Pour 2024, 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 95,9 M$ (104,0 M$ pour 2023).

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 :

	2025	2026	2027	2028	2029	Par la suite
	$	$	$	$	$	$
31 décembre 2024	**168 274**	**100 237**	**66 140**	**44 949**	**35 891**	**252 616**

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 1er janvier 2023, et la prochaine évaluation requise est prévue pour le 1er janvier 2026.

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 10,9 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 20 % 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. Leurs autres placements sont composés de titres à revenu fixe et d'un contrat de rente, qui diminuent ou éliminent la volatilité de la valeur de l'actif.

ii) Fluctuations des rendements obligataires

Une diminution des rendements des obligations de sociétés aura pour effet d'augmenter les obligations au titre du régime. Toutefois, cette augmentation pourrait être contrebalancée en totalité ou en partie par l'accroissement de la valeur des actifs du régime de retraite qui sont investis dans des titres à revenu fixe ou un contrat de rente.

iii) Risque lié à l'inflation

La majeure partie des obligations au titre des régimes à prestations définies sont indexées sur l'inflation, une inflation marquée entraînant une augmentation de la valeur des passifs. La majeure partie des actifs des régimes peuvent avoir une corrélation partielle ou totale avec l'inflation. Par conséquent, 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. Pour les participants couverts par le contrat de rente, des augmentations de l'espérance de vie n'auront aucune incidence sur l'actif ou le passif net du régime de retraite agréé, car ce risque est maintenant supporté par l'assureur.

c) Montants comptabilisés dans les états financiers

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

	2024	2023
	$	$
Valeur actualisée des obligations capitalisées	**(171 352)**	(173 008)
Juste valeur des actifs des régimes	**233 649**	237 010
Situation de capitalisation – excédent	**62 297**	64 002
Actif net au titre des prestations définies	**62 297**	64 002

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

	2024	2023
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées		
Solde à l'ouverture de l'exercice	**173 008**	162 521
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**534**	948
Coût financier	**7 706**	8 336
Prestations versées	**(10 107)**	(10 034)
Cotisations des employés	**133**	155
Réévaluations :		
Perte découlant de changements dans les hypothèses financières	**71**	12 758
Ajustement lié à l'expérience	**7**	(1 676)
Solde à la clôture de l'exercice	**171 352**	173 008
Actifs des régimes		
Juste valeur à l'ouverture de l'exercice	**237 010**	228 207
Produits d'intérêts	**10 574**	11 752
Rendement des actifs des régimes, compte non tenu des montants inclus dans les produits d'intérêts	**430**	10 443
Transfert aux régimes de retraite à cotisations définies	**(3 866)**	(3 101)
Cotisations des employés	**133**	155
Prestations versées	**(10 107)**	(10 034)
Frais d'administration payés à même les actifs des régimes	**(525)**	(412)
Juste valeur à la clôture de l'exercice	**233 649**	237 010
Situation de capitalisation – excédent	**62 297**	64 002

Au 31 décembre 2024, chacun des régimes de retraite à prestations définies de la GTAA présentait un excédent. Un des régimes présentait un excédent de 61,4 M$ (62,4 M$ en 2023) avec une obligation au titre des prestations constituées de 161,3 M$ (162,7 M$ en 2023) et une juste valeur des actifs de 222,7 M$ (225,1 M$ en 2023). L'autre régime présentait un excédent de 0,9 M$ (1,6 M$ en 2023) avec une obligation au titre des prestations constituées de 10,0 M$ (10,3 M$ en 2023) et une juste valeur des actifs de 10,9 M$ (11,9 M$ en 2023).

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

	2024	2023
	$	$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**534**	948
Coût financier	**7 706**	8 336
Produits d'intérêts	**(10 574)**	(11 752)
Frais d'administration	**525**	412
Produits au titre des régimes de retraite à prestations définies comptabilisés en résultat net	**(1 809)**	(2 056)
Montants comptabilisés dans les autres éléments du résultat global :		
Perte découlant de changements dans les hypothèses financières	**71**	12 758
Ajustement lié à l'expérience	**7**	(1 676)
Rendement des actifs des régimes	**(430)**	(10 443)
Total des réévaluations comptabilisées dans le cumul des autres éléments du résultat global	**(352)**	639

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

	2024	2023
	$	$
Actif net au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	**64 002**	65 686
Coût au titre des prestations définies inclus dans le résultat net	**1 809**	2 056
Total des réévaluations comptabilisées dans les autres éléments du résultat global	**352**	(639)
Transfert aux régimes de retraite à cotisations définies	**(3 866)**	(3 101)
Actif net au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	**62 297**	64 002

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

	2024	2023
	$	$
Participants en activité	**27 635**	27 849
Acquisitions différées	**4 444**	4 478
Employés à la retraite	**139 273**	140 681
Obligation au titre des prestations constituées	**171 352**	173 008

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

	Juste valeur des actifs des régimes	
Catégorie d'actif	**2024**	2023
Titres de capitaux propres	**20 %**	23 %
Titres à revenu fixe	**36 %**	33 %
Rente sans rachat des engagements	**44 %**	44 %

Les justes valeurs des actifs des régimes détenus sous la forme de titres de capitaux propres et de titres à revenu fixe sont surtout 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 :

	2024	2023
Taux d'actualisation	**4,59 %**	4,60 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme	**2,50 %**	2,50 %
Taux d'inflation à long terme	**2,00 %**	2,00 %
Taux d'augmentation des retraites à long terme	**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. Les chiffres de cette table ont été multipliés par 103 % pour les hommes et 102 % pour les femmes.

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 2024 se présente comme suit :

	Changement d'hypothèse	Augmentation de l'hypothèse	Diminution de l'hypothèse
		$	$
Taux d'actualisation	**1,00 %**	**(16 330)**	**19 474**
Taux d'inflation	**1,00 %**	**17 990**	**(15 523)**
Taux de mortalité	**1 an**	**5 271**	**(5 321)**

Les analyses de sensibilité ci-dessus reposent sur la modification d'une seule hypothèse, en supposant que toutes les autres hypothèses demeurent constantes. Dans les faits, il est peu probable que cela arrive, car les changements de certaines hypothèses peuvent être corrélés. 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.

Selon l'évaluation actuarielle de la capitalisation la plus récente du 1er janvier 2023, le régime à prestations définies agréé et le régime à prestations définies complémentaire affichaient respectivement un surplus de 44,0 M$ et de 2,6 M$.

Les cotisations, les versements de prestations et les frais d'administration liés aux deux régimes de retraite à prestations définies prévus pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 s'élèvent respectivement à 0 $, à 10,9 M$ et à 0,5 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. Aux termes de leur convention collective, certains employés sont membres du régime de retraite des collèges d'arts appliqués et de technologie (« régime de retraite des CAAT »).

Les cotisations de la GTAA aux régimes agréés de retraite à cotisations définies et au régime de retraite des CAAT correspondent respectivement à tout au plus 6,5 % et 7,0 % du revenu brut de chaque membre du personnel. Pour 2024, la charge liée aux régimes de retraite à cotisations définies s'est chiffrée à 11,4 M$ (9,7 M$ en 2023).

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 4,0 M$ au 31 décembre 2024 (4,0 M$ au 31 décembre 2023) 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 2024, le solde de l'obligation au titre des prestations constituées s'élevait à 2,8 M$ (2,7 M$ au 31 décembre 2023), la perte au titre des avantages postérieurs à l'emploi comptabilisé en résultat net pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 s'élevait à 0,1 M$ (0,2 M$ en 2023), aucune prestation n'avait été versée (aucune en 2023) et la valeur des réévaluations non liées aux régimes de retraite comptabilisées dans les autres éléments du résultat global était de 0 $ (0 $ en 2023).

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 2024, le montant estimé de l'obligation au titre de ce paiement s'élevait à 3,2 M$ (3,0 M$ au 31 décembre 2023), la perte au titre des avantages postérieurs à l'emploi comptabilisée en résultat net pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 s'élevait à 0,2 M$ (1,1 M$ en 2023) et la valeur des évaluations non liées aux régimes de retraite comptabilisées dans les autres éléments du résultat global était de 0 $ (0 $ en 2023). Ce montant est compris dans le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi aux états consolidés de la situation financière.

Les employés en situation d'invalidité prolongée continuent de bénéficier de certaines prestations pour soins médicaux et soins dentaires. Au 31 décembre 2024, le montant estimé de l'obligation au titre de ce paiement s'élevait à 2,1 M$ (2,0 M$ au 31 décembre 2023), la perte au titre des avantages postérieurs à l'emploi comptabilisée en résultat net pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 s'élevait à 0,1 M$ (2,0 M$ en 2023) et la valeur des évaluations non liées aux régimes de retraite comptabilisées dans les autres éléments du résultat global était de 0 $ (0 $ en 2023). Ce montant est compris dans le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi aux états consolidés de la situation financière.

14. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Parties liées

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

Le gouvernement du Canada et les organismes s'y rattachant sont considérés comme des parties liées aux fins comptables uniquement en raison de leur capacité à nommer des membres et de la nature importante du bail foncier (voir la section « Assujettissement de l'Aéroport à un bail foncier » de la note 1, Informations générales). Selon les IFRS, cette situation correspond à la définition d'influence notable, mais non à celle de contrôle.

La GTAA s'est prévalue de l'exemption visant les entités liées à une autorité publique permettant de ne présenter que les transactions significatives. Se reporter à la note 12, Contrats de location pour les montants dus aux termes du bail foncier et à la note 21, Programme des infrastructures essentielles des aéroports, pour les montants à recevoir de Transports Canada.

Rémunération des principaux dirigeants et des administrateurs

Parmi les parties liées à la GTAA figurent aussi les principaux dirigeants. Les principaux dirigeants comprennent le chef de la direction, le chef des finances, le chef de l'exploitation et d'autres dirigeants 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 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, conformément à la réglementation en valeurs mobilières applicable.

La rémunération versée aux principaux dirigeants et aux membres du conseil d'administration pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, qui figure aux états consolidés du résultat net et du résultat global, s'est élevée à 10,5 M$ (10,1 M$ en 2023). La rémunération comprend les salaires, les honoraires, les avantages à court terme, les avantages postérieurs à l'emploi et les autres avantages sociaux.

15. ENGAGEMENTS ET PASSIFS ÉVENTUELS

Engagements en matière de dépenses d'investissement

Dans le cadre de l'exploitation et de l'aménagement de l'Aéroport, la GTAA s'était engagée, au 31 décembre 2024, à effectuer des dépenses d'investissement d'environ 163,2 M$ (205,1 M$ au 31 décembre 2023).

Lettres de crédit

Plusieurs lettres de crédit totalisant 138,5 M$ étaient en cours au 31 décembre 2024 (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 équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les créances, les dettes d'exploitation et charges à payer, les dépôts de garantie, la dette à long terme, les paiements anticipés et les autres passifs 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, Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit.

Les fonds soumis à restrictions relèvent du niveau 2, car la GTAA utilise des données observables comme les courbes des taux qui s'appliquent à des actifs identiques pour évaluer la juste valeur de ce groupe. Le paiement de loyer foncier différé est classé au niveau 3, en raison de l'absence de données observables. Voir la note 11, Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit et la note 12, Contrats de location.

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, Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit). Comme la totalité de l'encours des BMT de la GTAA au 31 décembre 2024 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 influer sur la juste valeur de la dette. Les emprunts réalisés au moyen de papier commercial, le cas échéant, et de facilités de crédit fluctueront selon les variations des taux d'intérêt. Toutefois, cette incidence n'a pas été jugée significative.

La GTAA est aussi exposée à un risque de taux d'intérêt du fait de ses placements à court terme en équivalents de trésorerie et en fonds soumis à restrictions (voir la note 6, Fonds soumis à restrictions), qui pourraient entraîner des variations des produits d'intérêts. Au 31 décembre 2024, des placements à court terme de 285,0 M$ et des placements à court terme en fonds soumis à restrictions de 396,5 M$ de la GTAA affichaient différentes durées restant à courir allant de un jour à 365 jours. Ainsi, les variations des taux d'intérêt n'auraient pas eu d'incidence significative sur la juste valeur des placements à court terme et des fonds soumis à restrictions, en raison de la nature à court terme des placements. Les placements à court terme étaient des certificats de placement garantis, et la tranche restante des fonds a été investie dans des comptes d'épargne qui sont très liquides. Par conséquent, le principal a été protégé, quelles que soient les variations des taux d'intérêt.

b) Risque de change

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

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque d'une perte dans l'éventualité où les contreparties ne rempliraient pas leurs obligations contractuelles. La GTAA est exposée au risque de crédit qui peut découler de ses actifs financiers, ce qui comprend la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les fonds soumis à restrictions et les créances. Afin de gérer ce risque, elle évalue régulièrement la qualité du crédit à l'égard des soldes, tient des comptes de correction de valeur pour les éventuelles pertes sur créances et investit dans des placements selon les directives stipulées dans l'acte de fiducie cadre.

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

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

La qualité du crédit de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des fonds soumis à restrictions, qui ne sont ni en souffrance ni dépréciés, peut être évaluée en fonction des notations externes (le cas échéant) :

31 décembre	**2024**	2023
	$	$
Trésorerie et équivalents de trésorerie		
« AA »	**827 968**	333 554
Placements à court terme		
« AA »	**285 000**	395 000
Fonds soumis à restrictions		
« AA »	**481 542**	424 905

b) Créances

Le risque de crédit lié aux créances est réduit par le processus d'évaluation de la qualité du crédit, le recouvrement assez rapide et la bonne solvabilité des clients de la GTAA. La GTAA évalue régulièrement son exposition au risque de crédit et prend des mesures pour atténuer le risque que cette exposition entraîne des pertes réelles.

Avant d'accepter un nouveau transporteur aérien, la GTAA a recours à un système externe afin d'évaluer la solvabilité du client éventuel, ainsi qu'à un système de notation interne. Tous les clients font l'objet de vérifications de la solvabilité et peuvent être tenus d'effectuer des versements 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 vérifications portant sur l'exploitation et la solvabilité de certains clients sont effectuées de façon saisonnière par souci d'efficacité. 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 de la solvabilité pour les clients ne relevant pas du secteur de l'aéronautique sont effectuées au moment de la négociation d'une entente, de son renouvellement ou de sa modification.

Une provision pour pertes de crédit attendues est comptabilisée aux états financiers consolidés et tient compte du risque de crédit, des tendances historiques, de la conjoncture économique et d'autres facteurs.

La qualité du crédit des créances facturées est évaluée en fonction des notations externes (s'il y en a). Au 31 décembre 2024, des créances d'une valeur de 6,5 M$ (9,3 M$ en 2023), de 15,8 M$ (0 $ en 2023) et de 6,5 M$ (10,5 M$ en 2023) avaient respectivement une notation moyenne-élevée, moyenne et faible-moyenne. Aucune notation externe n'était disponible pour les créances restantes.

Au cours de l'exercice, il y avait une concentration de service auprès d'un transporteur aérien qui représentait environ 34,8 % (deux transporteurs aériens représentant 45,9 % en 2023) du total des produits des activités ordinaires. Au 31 décembre 2024, il y avait une concentration de service auprès de deux transporteurs aériens qui représentaient environ 37,7 % (17,7 % au 31 décembre 2023) du solde des créances, compte non tenu des paiements anticipés ou des dépôts en caisse.

Risque de liquidité

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

La GTAA surveille ses besoins en trésorerie et analyse en continu les tendances et les fluctuations prévues de sa trésorerie et de ses sources de financement. La GTAA a mis en place de nouvelles mesures de résilience face au risque financier, notamment l'atteinte et le maintien d'un montant cible d'encaisse non soumise à des restrictions afin de réduire les risques liés à un important événement financier.

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.

La GTAA dispose de facilités de crédit et d'un programme de papier commercial et elle a mis en œuvre un programme relatif aux marchés financiers pour répondre à ses besoins de liquidités à l'échéance de ses titres de créance (voir la note 11, Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit, et la note 20, Gestion du risque lié au capital). Pour atténuer le risque lié à la liquidité du programme de papier commercial, la GTAA a recours aux facilités de crédit disponibles aux termes de ses lignes de crédit. Afin de maintenir la souplesse du programme, les échéances de la dette sont étalées dans le temps de telle manière que la GTAA ne soit pas exposée à un risque de refinancement excessif au cours d'un exercice donné ou d'une période d'un exercice donné.

Le tableau ci-après présente l'analyse des passifs financiers de la GTAA par regroupements d'échéances selon la durée de la période restant à courir, 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 établi en fonction des flux de trésorerie contractuels non actualisés selon la première des dates à laquelle la GTAA peut être tenue d'effectuer le paiement. Il comprend les flux de trésorerie liés au principal et aux intérêts.

	31 décembre 2024			
	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	**143 842**	**138 221**	**—**	**—**
Papier commercial	**—**	**287 155**	**—**	**—**
Dette à long terme et intérêts cumulatifs	**4 873**	**341 127**	**3 421 243**	**6 280 430**
	148 715	**766 503**	**3 421 243**	**6 280 430**

	31 décembre 2023			
	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	102 756	140 683	—	—
Papier commercial	—	202 529	—	—
Dette à long terme et intérêts cumulatifs	5 678	340 322	2 991 653	7 056 020
	108 434	683 534	2 991 653	7 056 020

Un complément d'information sur les facilités de crédit et la dette à long terme de la GTAA est présenté à la note 11, Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit.

Compensation d'instruments financiers

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

Le tableau qui suit présente les instruments financiers qui peuvent faire l'objet d'une convention-cadre de compensation exécutoire ou d'un accord similaire, mais qui n'étaient pas compensés aux 31 décembre 2024 et 2023. 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 2024, aucun instrument financier n'était compensé aux états consolidés de la situation financière.

			31 décembre 2024
	Montant brut présenté aux états consolidés de la situation financière	Comptes connexes non compensés aux états consolidés de la situation financière	Montant net
	$	$	$
Actifs financiers			
Créances	154 463	(60 539)	93 924
Créances du Programme des infrastructures essentielles des aéroports	812	(643)	169
Fonds soumis à restrictions	481 542	(469 790)	11 752
	636 817	(530 972)	105 845
Passifs financiers			
Dépôts de garantie	(60 539)	60 539	—
Paiement au Programme des infrastructures essentielles des aéroports	(643)	643	—
Dette à long terme (y compris la partie courante)	(6 758 594)	469 790	(6 288 804)
	(6 819 776)	530 972	(6 288 804)

			31 décembre 2023
	Montant brut présenté aux états consolidés de la situation financière	Comptes connexes non compensés aux états consolidés de la situation financière	Montant net
	$	$	$
Actifs financiers			
Créances	110 659	(36 150)	74 509
Créances du Programme des infrastructures essentielles des aéroports	9 908	(7 954)	1 954
Fonds soumis à restrictions	424 905	(413 988)	10 917
	545 472	(458 092)	87 380
Passifs financiers			
Dépôts de garantie	(36 150)	36 150	—
Paiement au Programme des infrastructures essentielles des aéroports	(7 954)	7 954	—
Dette à long terme (y compris la partie courante)	(6 780 748)	413 988	(6 366 760)
	(6 824 852)	458 092	(6 366 760)

17. PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES

Au cours de l'exercice, la GTAA a comptabilisé des produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients de 1 711,1 M$ (1 680,5 M$ en 2023) et des produits des activités ordinaires de 264,3 M$ (206,6 M$ en 2023) aux termes d'IFRS 16 *Contrats de location*.

Les produits différés se sont chiffrés à 23,5 M$ au 31 décembre 2023 et ont été intégralement comptabilisés dans les états consolidés du résultat net et du résultat global en 2024. Un montant de 21,9 M$ en trésorerie a été reçu au cours de l'exercice au titre des obligations de prestations non encore remplies, qui s'est traduit par un solde de 21,9 M$ des produits différés au 31 décembre 2024.

18. DETTES D'EXPLOITATION ET CHARGES À PAYER

31 décembre	**2024**	2023
	$	$
Dettes fournisseurs	**149 168**	122 411
Charges à payer	**105 375**	96 742
Taxes à la consommation à payer	**8 313**	5 316
Provisions	**13 825**	13 825
Autres passifs	**5 382**	5 145
	282 063	243 439

19. CHARGE LIÉE AUX BIENS ET SERVICES SELON LA NATURE

Exercices clos les 31 décembre	**2024**	2023
	$	$
Entretien et réparation d'immobilisations corporelles	**128 162**	111 307
Services d'externalisation et services professionnels	**201 026**	174 311
Services publics	**25 547**	24 282
Police et sécurité	**51 648**	46 942
Déneigement	**18 511**	26 886
Frais d'administration liés aux FAA	**25 896**	24 679
Petites pièces et matières premières	**13 601**	11 588
Assurance	**12 584**	10 634
Autres	**42 563**	38 801
	519 538	469 430

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, le cas échéant (voir la note 11, Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit), la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme ainsi que les fonds soumis à restrictions (voir la note 6, Fonds soumis à restrictions).

L'approche de 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 pour les exercices visés.

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

Programme relatif aux marchés financiers

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

Les fonds de réserve du service de la dette sont provisionnés à même le produit net de chaque émission d'obligations ou de BMT (voir la note 6, Fonds soumis à restrictions). L'acte de fiducie cadre prévoit un engagement tarifaire qui consiste en deux tests financiers (une clause restrictive relative à l'exploitation et une clause restrictive relative au service de la dette) visant à faire en sorte que : i) les produits des activités ordinaires de chaque exercice soient suffisants pour faire tous les paiements requis au titre du service de la dette ainsi que les dépôts dans les fonds et les fonds de réserve et tous les autres paiements dont la GTAA doit s'acquitter dans le cours normal de ses activités consolidées et ii) les produits nets et tout transfert depuis le fonds général, pour chaque exercice financier, correspondent au moins à 125 % du service annuel de la dette de chaque exercice financier (selon le sens qu'attribue à tous ces termes l'acte de fiducie cadre). Les deux tests financiers excluent des charges l'amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles, les réductions de valeur des actifs et les pertes de valeur. La clause restrictive relative au service de la dette prévoit cependant un amortissement théorique de l'encours de la dette sur une période de 30 ans. Le fait d'inclure l'amortissement théorique de la dette permet de déterminer si les produits nets suffiront à éteindre la dette sur une période de 30 ans, ce qui est considéré comme adéquat pour un fournisseur d'infrastructures dont les immobilisations sont aussi importantes et durables. Au 31 décembre 2024, la GTAA respectait ces clauses restrictives et n'était pas en défaut, comme le stipule l'acte de fiducie.

La GTAA fixe ses tarifs, charges, droits et loyers annuels pour faire en sorte que ces deux clauses restrictives prévues dans l'acte de fiducie-cadre soient respectées. Voir la note 11, Dette à long terme, papier commercial et facilités de crédit.

21. PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES DES AÉROPORTS

En 2022, Transports Canada a annoncé une enveloppe allant jusqu'à 142,0 M$ pour le Programme des infrastructures essentielles des aéroports. Depuis le lancement de ce programme, la GTAA a reçu 103,6 M$ de Transports Canada.

Au cours de l'exercice, la GTAA a consacré un montant de 8,7 M$ (48,1 M$ au 31 décembre 2023) aux dépenses admissibles liées à des infrastructures approuvées. Des créances de 0,8 M$ (9,9 M$ au 31 décembre 2023) ont été comptabilisées aux états consolidés de la situation financière au 31 décembre 2024. Ces créances représentent des dépenses liées à la construction d'infrastructures, qui devraient être remboursées par Transports Canada dans un délai de douze mois. Un paiement différé de 0,6 M$ (8,0 M$ au 31 décembre 2023) a été reçu et devrait être consacré au financement de la construction d'infrastructures en cours en 2025.