l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

Rapport de gestion de
États financiers consolidés intermédiaires résumés

30 juin 2025

Public

Rapport de gestion
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

30 juin 2025

RAPPORT DE GESTION
POUR LES TRIMESTRES ET LES SEMESTRES CLOS le 30 juin 2025

Daté du 6 août 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 en garde concernant l'information prospective » figurant à la fin du présent rapport de gestion.

Le présent rapport constitue une analyse des résultats financiers et des résultats d'exploitation de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (la « GTAA » ou la « Société ») pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2025 et doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires résumés de la GTAA pour les mêmes périodes. De plus, le lecteur est prié de se reporter aux états financiers consolidés et au rapport de gestion des exercices clos les 31 décembre 2024 et 2023, ainsi qu'à la notice annuelle de 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. À la fin de 2024, 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.

VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ

La GTAA a pour mandat d'aménager, de gérer et d'exploiter les aéroports dans le Centre-Sud de l'Ontario; elle exploite actuellement l'aéroport Toronto Pearson. Toronto Pearson est une plaque tournante mondiale et un nœud de connexion essentiel reliant des personnes, des entreprises et des biens cruciaux. Toronto Pearson offre aux voyageurs des liaisons avec d'autres aéroports canadiens, des aéroports transfrontaliers des États-Unis et d'autres destinations internationales.

Stratégie de la Société

La GTAA a lancé son plan stratégique décennal (le « plan ») en 2023, sa vision étant 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 et d'un plan d'investissement dans les infrastructures priorisant les dépenses d'investissement afin de restaurer, de développer et de renforcer la résilience du système. Le plan s'étend sur plusieurs horizons temporels qui permettent à la GTAA d'adopter une approche flexible et agile à long terme pour faciliter la croissance attendue du nombre de passagers tout en maintenant les niveaux de services que ceux-ci attendent au cours de la prochaine décennie.

La mission de la GTAA est de :

- Faire de Toronto Pearson un chef de file mondial en matière de rendement aéroportuaire, de service à la clientèle et de durabilité;
- Innover et mettre tout en œuvre pour 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 des services et d'expérience pour les passagers.
- Efficacité opérationnelle : favoriser une culture de responsabilité et de responsabilisation partout dans l'Aéroport, grâce à la « norme Pearson » qui passe par des programmes et des politiques pour la GTAA et ses partenaires, améliorant constamment la qualité tout en effectuant la transition vers des sources d'énergie plus durables.
- Innovation : promouvoir une culture d'innovation qui encourage la modernisation continue et récompense l'expérimentation avec notre écosystème de partenaires pour cultiver et accélérer les initiatives qui rendront l'aéroport Toronto Pearson plus rapide, plus performant et plus solide.
- Culture et expérience des employés : s'assurer de l'état de préparation de l'entreprise pour assurer la transformation et la réalisation des objectifs liés aux piliers stratégiques en misant sur des talents très 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 ») est un plan de développement des infrastructures ambitieux qui s'étend sur plus d'une décennie et qui prévoit des investissements dans les installations de Toronto Pearson dans le cadre de plusieurs programmes de construction. Pearson LIFT vise à transformer l'Aéroport en l'un des aéroports les plus avancés, durables et conviviaux pour les passagers au monde.

Pearson LIFT permettra de revitaliser les installations existantes de l'Aéroport, de remplacer les actifs vieillissants et de construire de nouveaux espaces soutenus par un environnement numérique afin d'améliorer l'expérience des voyageurs et des passagers et d'augmenter la capacité, pour répondre aux exigences futures prévues. En outre, la GTAA collaborera avec ses partenaires pour améliorer l'efficacité opérationnelle, la stabilité et la résilience dans l'ensemble de l'écosystème tout en améliorant la durabilité de l'aéroport Toronto Pearson.

Le programme Pearson LIFT comprend de nombreuses initiatives de construction et d'investissement. Il se compose de trois principaux volets baptisés Accélérateur, Revitalisation des aérogares 1 et 3 et Projet Gateway. Le programme Accélérateur permettra de moderniser et de remplacer des actifs opérationnels vieillissants, mais essentiels, notamment les systèmes électriques des aérodromes et les pistes d'atterrissage, afin de renforcer la résilience du système et de libérer des capacités grâce à des gains d'efficacité. Le programme Accélérateur prévoit également la construction d'une nouvelle aérogare temporaire pour répondre à la demande croissante avant l'achèvement du Projet Gateway.

Le programme Revitalisation des aérogares 1 et 3 prévoit la rénovation, le renouvellement et l'optimisation des deux vieilles aérogares afin de moderniser les bâtiments et de prolonger la durée de vie utile de ces aérogares. Le programme vise à améliorer l'expérience des passagers et des employés, ainsi que la sécurité et la sûreté, grâce à une conception et à des solutions innovantes.

Le programme Projet Gateway est un programme d'expansion des aérogares à grande échelle qui prévoit la construction d'une nouvelle aérogare moderne et agrandie et de jetées reliées à l'actuelle aérogare 1, offrant une expérience exceptionnelle et favorisant une circulation fluide des passagers améliorée par la technologie dans un terminal lumineux et spacieux ayant la capacité de répondre à la demande prévue à long terme.

Les trois programmes principaux reposent sur un programme technologique visant à intégrer les innovations numériques qui définissent l'aéroport de l'avenir en favorisant la fluidité des flux de passagers et d'avions. En outre, Toronto Pearson exécute également un programme d'investissements prioritaires conçu pour s'attaquer aux problèmes critiques et urgents susceptibles de perturber le fonctionnement de l'Aéroport. Grâce à tous ces programmes, la GTAA créera de nouveaux espaces pour les passagers et le fret, améliorera les systèmes essentiels et modernisera ses aérodromes.

La GTAA s'engagera dans des processus d'approvisionnement concurrentiel pour chacun des principaux programmes. Les programmes Accélérateur et Projet Gateway suivront une approche progressive de conception et de construction, tandis que le programme Revitalisation des aérogares 1 et 3 sera réalisé au moyen d'une approche de gestion de la construction avec un contrat de conception associé.

Le programme Accélérateur est le plus avancé, le contrat pour l'ingénieur et le représentant du propriétaire ayant été attribué à l'automne 2024, et le contrat pour les travaux de conception et de construction progressives ayant été attribué au deuxième trimestre de 2025. La GTAA poursuit également le processus d'approvisionnement pour les programmes Revitalisation des aérogares 1 et 3 et Projet Gateway, et prévoit l'attribution des contrats similaires en 2026.

Le programme Pearson LIFT devrait apporter d'importants avantages à l'Aéroport, à ses partenaires, à ses passagers et à la Zone économique Pearson[1], notamment les suivants :

- protéger et améliorer les liaisons aériennes directes du Canada avec les grandes économies;
- créer une expérience aéroportuaire de calibre mondial pour les passagers, les partenaires et les employés;
- stimuler l'économie locale et la création d'emplois grâce aux occasions 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 aux régions avoisinantes pour les passagers, le fret et les employés, et améliorer les liaisons vers ces régions.

[1] La Zone économique Pearson est une zone de 2 000 kilomètres carrés entourant l'Aéroport qui accueille plus de 2 000 usines (voir le rapport intitulé *La Zone économique de Pearson accueille une supergrappe manufacturière nord-américaine*, publié par Trillium Network for Advanced Manufacturing en avril 2025).

APERÇU DES RÉSULTATS FINANCIERS ET D'EXPLOITATION

	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2025	2024	Variation[1]	%	**2025**	2024	Variation[1]	%
Total des produits *(en millions de dollars)*	**520,7**	485,3	35,4	7,3	**1 008,1**	953,8	54,3	5,7
BAIIA[2, 3]	**260,9**	240,6	20,3	8,4	**477,8**	460,0	17,8	3,9
Marge du BAIIA[2, 3]	**50,1 %**	48,9 %			**47,4 %**	47,9 %		
Résultat net	**109,7**	86,4	23,3	26,9	**179,2**	160,1	19,1	11,9
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation *(en millions de dollars)*	**226,1**	211,8	14,3	6,8	**460,0**	429,7	30,3	7,0
Flux de trésorerie disponibles[4]	**53,8**	39,9	13,9	34,8	**184,6**	160,6	24,0	14,9
Trafic passagers *(en millions)*								
Vols intérieurs	**4,4**	4,1	0,3	5,6	**7,7**	7,5	0,2	2,5
Destination internationale	**7,6**	7,6	—	—	**15,0**	15,1	(0,1)	(1,0)
Total	**12,0**	11,7	0,3	1,5	**22,7**	22,6	0,1	0,1
Trafic aérien								
Mouvements d'avions *(en milliers)*	**99,6**	97,8	1,8	1,8	**190,9**	191,8	(0,9)	(0,5)
PMD[5] *(en millions de tonnes)*	**9,4**	9,1	0,3	4,3	**18,1**	17,6	0,5	2,6
Nombre total de sièges *(en millions)*	**14,5**	14,0	0,5	3,7	**27,7**	27,3	0,4	1,7
Coefficient d'occupation	**82,6 %**	84,4 %			**81,8 %**	83,1 %		

	Aux 30 juin			
	2025	2024	Variation[1]	%
Total de la dette *(en millions de dollars)*	**6 758,6**	7 068,7	(310,1)	(4,4)
Dette nette[6]	**5 265,7**	5 673,6	(407,9)	(7,2)
Liquidités nettes[7]	**2 482,6**	2 089,0	393,6	18,8
Principaux indicateurs de crédit et de rendement				
Total de la dette/nombre de passagers embarqués[8] ($)	**289,0**	306,0	(17)	(5,6)
Dette nette[6]/nombre de passagers embarqués[8] ($)	**225,0**	246,0	(21)	(8,5)
Charges du transporteur aérien par passager embarqué[8, 9] ($)	**29,4**	29,6	(0,2)	(0,7)

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 est une mesure non conforme aux PCGR, définie à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

3 Voir 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 sont une mesure non conforme aux PCGR, définie à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

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

6 La dette nette est une mesure non conforme aux PCGR, définie 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 des 12 derniers mois.

9 Les charges du transporteur aérien par passager embarqué sont une mesure non conforme aux PCGR, définie à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

- Le volume de passagers s'est établi à 12,0 millions au deuxième trimestre, en hausse de 1,5 %, et à 22,7 millions au premier semestre, ce qui est relativement stable par rapport aux périodes correspondantes de 2024;
- Les produits des activités ordinaires se sont établis à 520,7 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 7,3 %, et à 1 008,1 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 5,7 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024;
- Le BAIIA[2] s'est établi à 260,9 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 8,4 %, et à 477,8 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 3,9 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024;
- Le bénéfice net s'est établi à 109,7 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 26,9 %, et à 179,2 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 11,9 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024;
- Les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation se sont établis à 226,1 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 6,8 %, et à 460,0 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 7,0 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024;
- Les flux de trésorerie disponibles[3] se sont établis à 53,8 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 34,8 %, et à 184,6 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 14,9 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024.

Les résultats financiers sont essentiellement tributaires d'une légère hausse du volume de passagers et du PMD en regard de l'exercice précédent, conjuguée à l'augmentation des frais aéronautiques et frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA »). L'augmentation des flux de trésorerie disponibles s'explique principalement par la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

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).

Au deuxième trimestre de 2025, 12,0 millions de passagers ont transité par l'Aéroport, ce qui représente une augmentation de 0,3 million de passagers ou de 1,5 % comparativement à la période correspondante de 2024. Le volume de passagers s'explique principalement par la croissance marquée de 5,6 % du secteur intérieur, neutralisée en partie par la performance du secteur international, qui s'est maintenue en raison d'un fléchissement du trafic transfrontalier.

Au premier semestre de l'exercice, 22,7 millions de passagers ont transité par Toronto Pearson, en hausse de 0,1 million de passagers ou de 0,1 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. La légère augmentation du volume de passagers est attribuable à l'augmentation de 2,5 % du trafic intérieur, contrebalancée en partie par la baisse de 1 % dans le secteur international, essentiellement du fait du repli du trafic transfrontalier. Dans l'ensemble, le trafic de passagers a souffert du contexte économique et politique mondial, des événements météorologiques extrêmes et de l'incident impliquant un avion en février. En outre, l'année 2024 était une année bissextile, ce qui s'est traduit par un jour supplémentaire en février.

[2] Le BAIIA est une mesure non conforme aux PCGR, définie à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

[3] Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure non conforme aux PCGR, définie à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

Le tableau suivant présente en bref le trafic passagers par secteur pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2025 et 2024.

	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
Trafic passagers[1]	**2025**	2024	Variation[2]		**2025**	2024	Variation[2]	
(en millions)				%				%
Vols intérieurs	**4,4**	4,1	0,3	5,6	**7,7**	7,5	0,2	2,5
Destination internationale	**7,6**	7,6	—	—	**15,0**	15,1	(0,1)	(1,0)
Total	**12,0**	11,7	0,3	1,5	**22,7**	22,6	0,1	0,1
(en millions)								
Au départ et à l'arrivée	**9,2**	8,8	0,4	4,5	**17,5**	17,2	0,3	1,7
En correspondance	**2,8**	2,9	(0,1)	(3,4)	**5,2**	5,4	(0,2)	(3,7)
Total	**12,0**	11,7	0,3	1,5	**22,7**	22,6	0,1	0,1
(en pourcentage)								
Au départ et à l'arrivée[2]	**76,8 %**	75,0 %			**77,3 %**	75,9 %		
En correspondance[2]	**23,2 %**	25,0 %			**22,7 %**	24,1 %		
Total	**100,0 %**	100,0 %			**100,0 %**	100,0 %		

1 Ces calculs sont des estimations fondées sur les rapports des compagnies aériennes et 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.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2025, en regard des périodes correspondantes de 2024, respectivement :

- le nombre de passagers au départ et à l'arrivée s'est établi à 9,2 millions au deuxième trimestre, en hausse de 4,5 %, et à 17,5 millions au premier semestre, en hausse de 1,7 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Le nombre de passagers en correspondance a atteint 2,8 millions en deuxième trimestre, en baisse de 3,4 %, et 5,2 millions au premier semestre, en baisse de 3,7 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024;
- la proportion de passagers au départ et à l'arrivée a augmenté de 1,8 % pour s'établir à 76,8 % et de 1,4 % pour s'établir à 77,3 %, tandis que la proportion de passagers en correspondance a diminué de 1,8 point de pourcentage pour s'établir à 23,2 % et de 1,4 point de pourcentage pour s'établir à 22,7 %.

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, qui correspond au pourcentage de sièges occupés par des passagers.

Le tableau suivant présente en bref les mouvements d'avions, le PMD, le nombre de sièges, le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2025 et 2024.

	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
Trafic aérien[1]	**2025**	2024	Variation[2]	%	**2025**	2024	Variation[2]	%
(en milliers)								
Total des mouvements d'avions	99,6	97,8	1,8	1,8	**190,9**	191,8	(0,9)	(0,5)
Mouvements d'avions de passagers	88,4	86,6	1,8	2,1	**170,3**	170,6	(0,3)	(0,2)
Mouvements d'avions autres que les avions de passagers	11,2	11,2	—	—	**20,6**	21,2	(0,6)	(2,8)
(en millions)								
PMD (tonnes)	**9,4**	9,1	0,3	4,3	**18,1**	17,6	0,5	2,6
Sièges	**14,5**	14,0	0,5	3,7	**27,7**	27,3	0,4	1,7
Sièges par mouvement d'avions de passagers	**163,8**	161,2	2,6	1,6	**162,9**	159,9	3,0	1,8
Coefficient d'occupation (%)	**82,6 %**	84,4 %			**81,8 %**	83,1 %		

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 le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2025, les variations du trafic aérien comparativement aux périodes correspondantes de 2024 sont les suivantes :

- les mouvements d'avions de passagers ont augmenté de 2,1 % au deuxième trimestre du fait de la hausse du volume de passagers et ont fléchi de 0,2 % au premier semestre en raison de la baisse du volume de passagers imputable au contexte économique et politique mondial, conjugué aux événements météorologiques extrêmes et à l'incident impliquant un avion au premier trimestre;
- les mouvements d'avions autres que les avions de passagers se sont maintenus au deuxième trimestre et ont diminué de 2,8 % au premier semestre, essentiellement du fait du contexte économique et politique mondial, combiné aux événements météorologiques extrêmes et à l'incident impliquant un avion en février;
- le PMD a augmenté de 4,3 % pour s'établir à 9,4 millions de tonnes au deuxième trimestre et de 2,6 % pour s'établir à 18,1 millions de tonnes au premier semestre, ce qui traduit l'utilisation d'appareils de plus grande taille par les compagnies aériennes;
- le nombre de sièges s'est accru de 3,7 % pour atteindre 14,5 millions de sièges au deuxième trimestre et de 1,7 % pour atteindre 27,7 millions de sièges au premier semestre, l'utilisation d'appareils de plus grande taille et la croissance anémique du volume de passagers par rapport à la croissance du nombre de sièges s'étant traduites par une baisse du coefficient d'occupation, qui s'est établi à 82,6 % au deuxième trimestre et à 81,8 % au premier semestre, par rapport à 84,4 % et à 83,1 %, respectivement, pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent;
- le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers a augmenté de 1,6 % pour atteindre 163,8 sièges au deuxième trimestre et de 1,8 % pour atteindre 162,9 sièges au premier semestre, en raison du changement de l'éventail de transporteurs et de la flotte.

Au cours du deuxième trimestre de 2025, Toronto Pearson a accueilli Air China, qui assure dorénavant le service passagers entre Toronto et Beijing. De plus, les activités de Sunwing ont été entièrement intégrées à la bannière Westjet.

Au premier semestre de 2025, 53 compagnies aériennes de transport de passagers desservaient Toronto Pearson, comparativement à 50 pour la période correspondante de 2024.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2025, le nombre de destinations ayant des vols directs à partir de Toronto Pearson (y compris les vols à escale unique avec le même numéro de vol) était de 188 et de 192, respectivement, soit une diminution de une destination, dans les deux cas, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Le repli des destinations transfrontalières a été presque entièrement annulé par l'ajout de destinations internationales.

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 de certains projets d'immobilisations proposés et en cours qui seront financés par les FAA, permettant à l'Aéroport de tenir compte des intérêts des intervenants au sens large. La GTAA a conclu avec les compagnies aériennes qui passent 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 autrement à préparer les plans d'aménagement futurs.

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

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

La direction prévoit notamment appliquer ces frais et droits pour financer :

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

La GTAA a conclu des ententes de partenariat avec plusieurs compagnies aériennes en vue d'améliorer le rendement et l'expérience des passagers à Toronto Pearson. Ces compagnies aériennes sont admissibles 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 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. La durée initiale des ententes prend fin le 31 décembre 2026, et la GTAA a la possibilité de la prolonger jusqu'à deux années additionnelles. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2025, la GTAA estime à 12,4 millions de dollars et à 21,6 millions de dollars, respectivement, le rabais correspondant aux ententes de partenariat conclues avec les compagnies aériennes, en fonction des informations dont elle dispose à l'heure actuelle.

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 l'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 suivant présente en bref les produits des activités ordinaires consolidés de la GTAA pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2025 et 2024.

	Trimestres clos les 30 juin				**Semestres clos les 30 juin**			
Produits des activités ordinaires	**2025**	2024	Variation[1]		**2025**	2024	Variation[1]	
(en millions de dollars)				%				%
Droits d'atterrissage[2]	**112,4**	103,8	8,6	8,3	**218,1**	203,3	14,8	7,3
Frais généraux liés aux aérogares	**66,7**	62,2	4,5	7,2	**129,5**	121,6	7,9	6,5
Produits aéronautiques	**179,1**	166,0	13,1	7,9	**347,6**	324,9	22,7	7,0
Concessions et locations	**85,3**	80,4	4,9	6,0	**166,8**	157,0	9,8	6,2
Stationnement et transport au sol	**61,8**	60,1	1,7	2,9	**122,8**	119,4	3,4	2,9
Autres	**15,4**	15,5	(0,1)	(0,4)	**30,9**	30,1	0,8	2,6
Produits commerciaux	**162,5**	156,0	6,5	4,1	**320,5**	306,5	14,0	4,6
Frais d'amélioration aéroportuaire	**179,1**	163,3	15,8	9,7	**340,0**	322,4	17,6	5,4
Total des produits des activités ordinaires	**520,7**	485,3	35,4	7,3	**1 008,1**	953,8	54,3	5,7
Principal indicateur								
Charges du transporteur aérien par passager embarqué[3, 4] ($)					**30,6**	28,7	1,9	6,6

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

2 Comprennent les droits relatifs aux aires de trafic.

3 Aux fins de la présentation 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 sont une mesure non conforme aux PCGR, définie à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

Les produits des activités ordinaires se sont établis à 520,7 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 7,3 %, et à 1 008,1 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 5,7 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. L'augmentation enregistrée pour le deuxième trimestre et le premier semestre s'explique d'abord et avant tout par la hausse des tarifs et des droits, par l'activité de transport aérien et par une légère hausse du trafic passagers total.

Les produits aéronautiques se sont établis à 179,1 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 7,9 %, et à 347,6 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 7,0 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. L'augmentation constatée pour le trimestre et le semestre est essentiellement attribuable à la hausse des tarifs aéronautiques mise en œuvre au début de l'exercice, comme il est expliqué plus haut, et à l'augmentation de l'activité de transport aérien.

Les produits commerciaux se sont établis à 162,5 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 4,1 %, et à 320,5 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 4,6 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024, ce qui s'explique par l'augmentation des produits tirés des concessions attribuable à l'accroissement des ventes des boutiques hors taxes ainsi qu'à la hausse de l'utilisation des cuisines de l'air et des bornes d'enregistrement, facteurs neutralisés par la diminution des produits tirés des opérations de change et des commandites. La hausse des produits tirés du transport au sol et du stationnement s'explique par l'augmentation du volume et des tarifs.

Les produits tirés des FAA se sont établis à 179,1 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 9,7 %, et à 340,0 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 5,4 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. La hausse des produits tirés des FAA pour le deuxième trimestre et le premier semestre traduit l'augmentation des tarifs mise en œuvre en 2025, comme il est expliqué plus haut, ainsi que 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, les loyers fonciers, 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 en bref les charges consolidées de la GTAA pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2025 et 2024.

	Trimestres clos les 30 juin				**Semestres clos les 30 juin**			
Charges	**2025**	2024	Variation[1]		**2025**	2024	Variation[1]	
(en millions de dollars)			$	%			$	%
Loyers fonciers	**58,9**	54,9	4,0	7,3	**114,0**	107,9	6,1	5,7
PTLI[2]	**10,3**	8,2	2,1	25,9	**20,6**	16,3	4,3	25,9
Total des loyers fonciers et PTLI[2]	**69,2**	63,1	6,1	9,7	**134,6**	124,2	10,4	8,4
Biens et services	**118,4**	116,5	1,9	1,5	**249,2**	238,2	11,0	4,6
Salaires, traitements et charges sociales	**72,2**	65,2	7,0	10,8	**146,5**	131,4	15,1	11,5
Total des charges d'exploitation *(avant amortissement)*	**259,8**	244,8	15,0	4,7	**530,3**	493,8	36,5	7,4
Réductions de valeur des immobilisations corporelles	**0,2**	3,4	(3,2)	(94,1)	**0,2**	3,6	(3,4)	(93,6)
(Reprise) perte de valeur des immeubles de placement	**—**	(5,5)	5,5	(100,0)	**—**	(5,5)	5,5	(100,0)
Amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles	**84,5**	90,8	(6,3)	(6,9)	**167,1**	170,8	(3,7)	(2,1)
Total des charges d'exploitation	**344,5**	333,5	11,0	3,3	**697,6**	662,7	34,9	5,3
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt et autres coûts de financement, déduction faite des produits d'intérêts	**66,5**	65,5	1,0	1,7	**131,3**	131,0	0,3	0,2
Total des charges	**411,0**	399,0	12,0	3,0	**828,9**	793,7	35,2	4,4

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.

Le total des charges s'est établi à 411,0 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 3,0 %, et à 828,9 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 4,4 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. L'augmentation du total des charges est imputable à la hausse des paiements au titre du loyer foncier et du PTLI, qui évoluent parallèlement aux produits, et à l'augmentation des charges liées aux biens et services ainsi que des salaires, traitements et charges sociales en regard des périodes correspondantes de 2024.

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. Les paiements au titre du loyer foncier ont atteint 58,9 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 7,3 %, et 114,0 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 5,7 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024, ce qui est directement lié à l'augmentation semblable constatée du côté des produits de l'Aéroport, comme il est indiqué dans le bail 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 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 d'il y a deux ans. 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 se sont établis à 10,3 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 25,9 %, et à 20,6 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 25,9 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Cette hausse est directement attribuable au fait que le nombre de passagers a été plus élevé en 2023 qu'en 2022. 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.

Les charges liées aux biens et services se sont établies à 118,4 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 1,5 %, et à 249,2 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 4,6 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. L'augmentation des charges pour le deuxième trimestre est principalement due aux coûts des services professionnels et des services de consultation en soutien à la préparation opérationnelle en vue de Pearson LIFT et d'autres initiatives, neutralisés en partie par la diminution des coûts de l'énergie et des services publics et d'autres coûts. L'augmentation des charges pour le premier semestre s'explique par des raisons semblables, combinées à la hausse des coûts de déneigement imputable à la fréquence accrue des tempêtes de neige au premier trimestre de 2025 par rapport à l'hiver doux de la période correspondante de 2024.

Les salaires, traitements et charges sociales se sont établis à 72,2 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 10,8 %, et à 146,5 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 11,5 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Cette augmentation reflète le remaniement des équipes dans l'ensemble de l'organisation afin de soutenir l'amélioration des compétences et de rehausser la préparation opérationnelle en vue des programmes Pearson LIFT et d'autres initiatives, principalement par l'embauche d'employés supplémentaires dans les services techniques des opérations aéroportuaires et du développement aéroportuaire, ainsi que par les coûts liés à la préparation de la main-d'œuvre.

L'augmentation des charges d'exploitation reflète les investissements réalisés pour soutenir la planification des infrastructures et de la capacité, ainsi que l'expérience des clients, en vue de la croissance future prévue du nombre de passagers.

L'amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles a totalisé 84,5 millions de dollars au deuxième trimestre, en baisse de 6,9 %, et 167,1 millions de dollars, en baisse de 2,1 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. La baisse de l'amortissement au deuxième trimestre et au premier semestre s'explique par le fait que certains actifs sont maintenant pleinement amortis, l'incidence de ce facteur ayant été contrebalancée en partie par l'amortissement des nouveaux actifs mis en service au cours de la période.

Les charges d'intérêts et autres coûts de financement, déduction faite des produits d'intérêts, se sont établis à 66,5 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 1,7 %, et à 131,3 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 0,2 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. La diminution enregistrée au deuxième trimestre et au premier semestre est d'abord et avant tout attribuable à la réduction des produits d'intérêts provenant de la diminution des placements à court terme du fait du remboursement sur la dette au titre du papier commercial en mars 2025.

Résultats d'exploitation nets

Le tableau suivant présente en bref des résultats d'exploitation consolidés nets de la GTAA pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2025 et 2024.

	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
Résultats d'exploitation nets	**2025**	2024	Variation[1]		**2025**	2024	Variation[1]	
(en millions de dollars)			$	%			$	%
Résultat net	**109,7**	86,4	23,3	26,9	**179,2**	160,1	19,1	11,9
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	**66,5**	65,5	1,0	1,7	**131,3**	131,0	0,3	0,2
Résultat avant intérêts et coûts de financement, montant net	**176,2**	151,9	24,3	16,0	**310,5**	291,1	19,4	6,7
Plus : (Reprise) perte de valeur des immeubles de placement	**—**	(5,5)	5,5	(100,0)	**—**	(5,5)	5,5	(100,0)
Plus : Réductions de valeur des immobilisations corporelles	**0,2**	3,4	(3,2)	(94,1)	**0,2**	3,6	(3,4)	(93,6)
Plus : Amortissement[2]	**84,5**	90,8	(6,3)	(6,9)	**167,1**	170,8	(3,7)	(2,1)
BAIIA[3]	**260,9**	240,6	20,3	8,4	**477,8**	460,0	17,8	3,9
Marge du BAIIA[3]	**50,1 %**	48,9 %			**47,4 %**	47,9 %		

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. Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

Le bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et l'amortissement (« BAIIA ») s'est établi à 260,9 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 8,4 %, et à 477,8 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 3,9 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. La hausse des produits des activités ordinaires liée à l'accroissement des frais aéronautiques et des FAA a été partiellement compensée par l'augmentation des charges d'exploitation (avant amortissement) dont il est question plus haut. La marge du BAIIA a totalisé 50,1 % au deuxième trimestre, en hausse de 1,2 point de pourcentage en raison des facteurs précités. Au premier semestre, la marge du BAIIA s'est établie à 47,4 %, en baisse de 0,5 point de pourcentage, essentiellement en raison de la diminution de la marge du BAIIA au premier trimestre de 2025 par rapport à la période correspondante de 2024. Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour obtenir de plus amples renseignements.

La GTAA a dégagé un bénéfice net de 109,7 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 26,9 %, et de 179,2 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 11,9 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024, ce qui s'explique par les facteurs évoqués plus haut, dans les rubriques « Produits des activités ordinaires » et « Charges ».

Sommaire des résultats trimestriels

Le tableau suivant présente les principales données financières trimestrielles consolidées non auditées pour les huit trimestres clos du 30 septembre 2023 au 30 juin 2025.

	Trimestres clos							
	2025			2024			2023	
(en millions de dollars)[1]	**Juin**	Mars	Déc.	Sept.	Juin	Mars	Déc.	Sept.
Produits des activités ordinaires	**521**	487	490	531	485	469	492	505
Charges d'exploitation[2]	**260**	271	283	256	244	250	263	225
Réductions de valeur des immobilisations corporelles	**—**	—	7	—	4	—	35	—
(Reprise) perte de valeur des immeubles de placement	**—**	—	—	—	(6)	—	8	18
Amortissement[3]	**85**	83	88	88	91	80	82	92
Résultat avant intérêts et coûts de financement, montant net	**176**	133	112	187	152	139	104	170
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	**67**	65	66	65	65	66	69	70
Résultat net	**109**	68	46	122	87	73	35	100

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

Au premier semestre de 2025, la GTAA a financé des dépenses d'investissement au moyen de flux de trésorerie d'exploitation. La GTAA peut accéder aux marchés des titres d'emprunt, au besoin, pour financer les dépenses d'investissement futures.

Au cours des six premiers mois de 2025, la GTAA a investi 121,6 millions de dollars dans des programmes d'investissement, contre 137,1 millions de dollars pour la période correspondante de 2024. Du total des dépenses engagées au premier semestre de 2025, une tranche de 86,2 millions de dollars est liée aux programmes continus de construction et de TI et une tranche de 35,5 millions de dollars est liée aux programmes Pearson LIFT.

Catégories du programme ou du projet	Dépenses depuis le début de l'exercice 2025 (en millions de dollars)	Détails
Non liés à Pearson LIFT		
Projets de construction en cours	62,5	Poursuite des investissements dans les installations existantes, y compris la revitalisation des toilettes publiques de l'aérogare 1, le remplacement des camions de dégivrage, la restauration de la flotte côté piste pour les opérations hivernales et la modernisation de l'espace de travail hybride de la GTAA.
Projets de TI en cours	22,7	Plusieurs initiatives technologiques en cours et pluriannuelles se sont poursuivies en 2025, notamment des projets clés tels que le programme de gestion des vulnérabilités en fin de vie, la modernisation du système d'interphonie, les nouveaux dépôts-bagages libre-service, le remplacement du système radio mobile terrestre, l'amélioration de la technologie des salles de réunion et des bureaux, la mise en œuvre continue de l'entrepôt de données de nouvelle génération et des nouveaux modules technologiques des ressources humaines, de même que la restauration du système de traitement des bagages.
Autres	1,0	
Total des dépenses d'investissement non liées à Pearson LIFT	**86,2**	
Pearson LIFT		
Revitalisation des aérogares 1 et 3	15,2	Les dépenses liées à Pearson LIFT comprennent la gestion de projet, les coûts d'assistance technique et l'examen initial du site pour le volet Accélérateur.
Projet Gateway	8,7	
Accélérateur	8,3	
Programme d'améliorations prioritaires	3,3	Les dépenses au titre du programme d'améliorations prioritaires comprennent les coûts de conception, de gestion de projet et d'assistance technique liés au système de traitement des bagages et à d'autres travaux de restauration.
Total des dépenses d'investissement liées à Pearson LIFT	**35,5**	
Total des dépenses d'investissement engagées	**121,7**	

Programme des infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA »)

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 est utilisé pour compenser les coûts associés aux projets de la GTAA concernant la restauration de ses pistes, la fabrication et l'installation de nouvelles bornes d'enregistrement et de systèmes de kiosques d'embarquement et de dédouanement aux frontières, ainsi que la réalisation d'autres études et l'élaboration d'un concept de développement visant à relier Toronto Pearson au nouveau tronçon, en projet, du train léger sur rail Eglinton Crosstown.

Depuis la création du PIEA jusqu'au 30 juin 2025, la GTAA a reçu 104,4 millions de dollars en financement de Transports Canada. 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

Au 30 juin 2025, les montants consolidés de l'actif total, du passif total de même que du déficit et du cumul des autres éléments du résultat global, comparés à ceux au 31 décembre 2024, s'établissaient sommairement comme suit :

(en millions de dollars)	**30 juin 2025**	31 décembre 2024	Variation
Actif total	**7 096,2**	7 210,5	(114,3)
Passif total	**7 191,8**	7 485,8	(294,0)
Déficit et cumul des autres éléments du résultat global	**(95,6)**	(275,3)	179,7

L'actif total de la GTAA a diminué de 114,3 millions de dollars au 30 juin 2025 par rapport au 31 décembre 2024, ce qui s'explique essentiellement par la baisse de 285,0 millions de dollars des placements à court terme utilisés pour rembourser l'encours de la dette au titre du papier commercial. L'amortissement des immobilisations corporelles demeure supérieur aux dépenses d'investissement, donnant lieu à une réduction de 42,3 millions de dollars des valeurs comptables nettes applicables. Ce facteur a été compensé en partie par l'augmentation de 230,0 millions de dollars de la trésorerie et des équivalents de trésorerie.

Le passif total de la GTAA a diminué de 294,0 millions de dollars, en raison de la baisse de la dette au titre du papier commercial, des dettes d'exploitation et des charges à payer. Voir la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour plus de précisions.

Le solde du déficit et du cumul des autres éléments du résultat global se chiffrait à 95,6 millions de dollars au 30 juin 2025, en baisse de 179,7 millions de dollars par rapport au 31 décembre 2024, ce qui s'explique par le résultat net enregistré au premier semestre de 2025. Comme il est expliqué plus haut, les résultats sont principalement attribuables à l'augmentation des produits des activités ordinaires associée à l'augmentation des tarifs aéronautiques et des FAA, combinée à la faible croissance du nombre de passagers, facteurs contrebalancés en partie par la hausse des charges d'exploitation du fait des investissements réalisés pour soutenir la planification des infrastructures et de la capacité ainsi que l'expérience des clients en vue de la croissance future attendue du nombre de passagers.

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 périodes indiquées.

	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
(en millions de dollars)	**2025**	2024	Variation	**2025**	2024	Variation
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**226,1**	211,8	14,3	**460,0**	429,7	30,3
Dépenses d'investissement[1] – Immobilisations corporelles	**(63,4)**	(64,0)	0,6	**(138,1)**	(142,3)	4,2
Dépenses d'investissement[1] – Immeubles de placement	**(0,5)**	(1,1)	0,6	**(1,0)**	(2,5)	1,5
Fonds reçus dans le cadre du PIEA	**0,8**	—	0,8	**0,8**	10,4	(9,6)
Produits d'intérêts	**12,9**	18,8	(5,9)	**28,9**	35,8	(6,9)
Intérêts versés et autres coûts de financement[2]	**(122,1)**	(125,6)	3,5	**(166,0)**	(170,5)	4,5
Flux de trésorerie disponibles[3]	**53,8**	39,9	13,9	**184,6**	160,6	24,0
Diminution (augmentation) des fonds soumis à restrictions	**39,0**	32,8	6,2	**46,6**	(16,8)	63,4
Diminution (augmentation) des placements à court terme	**105,0**	(55,0)	160,0	**285,0**	(15,0)	300,0
(Remboursements) emprunts, montant net	**—**	25,0	(25,0)	**(286,2)**	84,7	(370,9)
Entrées de trésorerie nettes	**197,8**	42,7	155,1	**230,0**	213,5	16,5

	Aux 30 juin		
	2025	2024	Variation
Dette brute	**6 758,6**	7 068,7	(310,1)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	**(1 058,0)**	(953,4)	(104,6)
Fonds soumis à restrictions	**(434,9)**	(441,7)	6,8
Dette nette[4]	**5 265,7**	5 673,6	(407,9)
Principaux indicateurs de crédit			
Dette brute/nombre de passagers embarqués[5] ($)	**289**	306	(5,6) %
Dette nette/nombre de passagers embarqués[5] ($)	**225**	246	(8,5) %
Dette brute/BAIIA[6] (x)	**7,0**	7,3	(4,1) %
Jours de trésorerie disponible[7] (#)	**334**	351	(17)
Clause restrictive relative à l'exploitation de l'acte de fiducie-cadre[8] (exigence minimale de 100 %)	**149 %**	149 %	—
Clause restrictive relative au service de la dette[8] (exigence minimale de 125 %)	**173 %**	169 %	—

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. Ces deux postes sont présentés dans les tableaux consolidés des flux de trésorerie des états financiers consolidés au 30 juin 2025. Ils représentent les sorties de trésorerie associées aux dépenses d'investissement pour la période.

2 Les intérêts versés et coûts de financement ne tiennent pas compte des éléments hors trésorerie et reflètent les paiements en trésorerie de la société, ainsi qu'ils sont présentés dans les tableaux consolidés des flux de trésorerie des états financiers consolidés au 30 juin 2025.

3 Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure non conforme aux PCGR, définie à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

4 La dette nette est une mesure non conforme aux PCGR, définie 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 des 12 derniers mois.

6 Le ratio dette brute/BAIIA correspond à la dette brute à la date de clôture, divisée par le BAIIA des 12 derniers mois. Le BAIIA est une mesure non conforme aux PCGR, définie à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

7 Les jours de trésorerie disponibles sont une mesure non conforme aux PCGR, définie à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

8 L'acte de fiducie-cadre de la GTAA 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).

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2025, en regard des périodes correspondantes de 2024 :

- les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation se sont établis à 226,1 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 6,8 %, et à 460,0 millions de dollars au premier semestre, en hausse de 7,0 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. L'augmentation enregistrée au deuxième trimestre et au premier semestre s'explique par la hausse du bénéfice net et par des changements dans le calendrier du fonds de roulement en regard des périodes correspondantes de 2024;
- les flux de trésorerie disponibles ont totalisé 53,8 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 34,8 % par rapport à la période correspondante de 2024, surtout du fait de l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, neutralisée en partie par la baisse des produits d'intérêts. Au premier semestre, les flux de trésorerie disponibles se sont élevés à 184,6 millions de dollars, en hausse de 14,9 % par rapport à la période correspondante de 2024, en raison de l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, compensée en partie par la diminution des fonds reçus dans le cadre du PIEA. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière non conforme aux PCGR. Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour obtenir de plus amples renseignements;
- les entrées nettes de trésorerie ont totalisé 197,8 millions de dollars au deuxième trimestre, en hausse de 363,2 % par rapport à la période correspondante de 2024, ce qui s'explique par l'augmentation des flux de trésorerie disponibles et par la vente de placements à court terme. Pour le premier semestre, les entrées nettes de trésorerie se sont établies à 230,0 millions de dollars, en hausse de 7,7 % par rapport à la période correspondante de 2024, du fait de la vente de placements à court terme et de l'augmentation des flux de trésorerie disponibles, facteurs neutralisés par le remboursement de la dette au titre du papier commercial.

Au 30 juin 2025, la dette brute s'établissait à 6 758,6 millions de dollars, en baisse de 4,4 % par rapport au 30 juin 2024, du fait des solides liquidités affectées au remboursement sur la dette au titre du papier commercial à la fin du premier trimestre de 2025. La dette nette s'établissait à 5 265,7 millions de dollars au 30 juin 2025, en baisse de 7,2 % par rapport au 30 juin 2024, en raison de l'augmentation de 104,6 millions de dollars de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme. La dette nette est une mesure financière non conforme aux PCGR. Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour obtenir de plus amples renseignements.

En fonction du volume du trafic de passagers des 12 derniers mois, la dette brute par passager transporté de la GTAA, l'un des indicateurs financiers de la qualité du crédit sur les marchés financiers, s'établissait à 289 $ au 30 juin 2025, ce qui représente une amélioration par rapport à celle de 306 $ enregistrée au 30 juin 2024, alors que la dette nette par passager transporté s'élevait à 225 $ au 30 juin 2025, ce qui représente une amélioration par rapport à celle de 246 $ au 30 juin 2024. Ces améliorations sont principalement attribuables au règlement de la dette au titre du papier commercial à l'échéance ainsi qu'aux soldes de clôture plus élevés de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme non soumis à restrictions découlant de l'augmentation du nombre de passagers embarqués. La dette brute et la dette nette par passager transporté sont une mesure financière non conforme aux PCGR. Voir 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 des titres d'emprunt 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 à la dette 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 la dette au titre du papier commercial en cours de la GTAA au 30 juin 2025.

	S&P	**Moody's**	**DBRS**
Notation de l'émetteur	A+	Aa3	A (élevée)
Notation des billets à moyen terme	A+	Aa3	-
Notation du papier commercial	-	-	R-1 (faible)
Perspectives	Stable	Stable	Stable
Dernière date de confirmation	16 janvier 2025	29 avril 2025	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 maintenir son accès aux marchés des titres d'emprunt 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 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 30 juin 2025, les liquidités disponibles de la GTAA totalisaient 2 482,6 millions de dollars, comme il est expliqué ci-dessous. La trésorerie et les équivalents de trésorerie non soumis à restrictions ont été investis dans des instruments de placement à court terme liquides ayant une note de première qualité, 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)*				**30 juin 2025**		31 décembre 2024
Source	**Devise**	**Échéance**	**Valeur**	**Montant prélevé / Garantie du papier commercial**	**Disponible**	Disponible
Trésorerie et équivalents de trésorerie[1]	CAD				**1 058,0**	828,0
Placements à court terme[1] (PCT)	CAD				**—**	285,0
					1 058,0	1 113,0
Facilités de crédit						
1) Facilité de crédit d'exploitation[2, 3]	CAD	31 mai 2028	1 400,0	—	**1 400,0**	1 400,0
Garantie du papier commercial[3]				—	**—**	(287,2)
Disponible pour les besoins généraux					**1 400,0**	1 112,8
2) Facilité de lettre de crédit	CAD	31 mai 2026	175,0	150,4	**24,6**	21,5
			1 575,0	150,4	**1 424,6**	1 134,3
Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie et des PCT)					**2 482,6**	2 247,3
3) Facilité de couverture[4]	CAD	Selon le contrat	150,0	—	**150,0**	150,0
Total (toutes les facilités de crédit, trésorerie et PCT)			**1 725,0**	**150,4**	**2 632,6**	2 397,3

1 Fonds non affectés.
2 La facilité de crédit d'exploitation est une facilité bancaire engagée, qui est renouvelable.
3 Au 30 juin 2025, il n'y avait aucun papier commercial à garantir en cours.
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. Au 30 juin 2025, aucun montant de papier commercial n'était en cours, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de crédit d'exploitation, 150,4 millions de dollars avaient été utilisés sur la facilité de lettre de crédit de 175,0 millions de dollars et aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de couverture de 150,0 millions de dollars.

Au 30 juin 2025, le fonds de roulement de la GTAA présentait un surplus total de 924,7 millions de dollars, correspondant à l'actif courant diminué du passif courant, ce qui reflète l'approche de la GTAA en matière de résilience face au risque financier visant le maintien d'une réserve de trésorerie. Les soldes de trésorerie et d'équivalents de trésorerie non soumis à restrictions découlant des flux de trésorerie d'exploitation positifs sont neutralisés en partie par les dettes d'exploitation et par la partie courante de 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 2 482,6 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 de la GTAA au 30 juin 2025 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. Les obligations au titre de la dette comprennent les flux de trésorerie non actualisés liés au capital 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 à 5 ans**	**Par la suite**
Dettes d'exploitation et charges à payer	**272,0**	272,0	—	—	—
Obligations d'achat[1]	**941,9**	353,7	364,0	117,6	106,6
Capital de la dette à long terme	**6 727,7**	26,6	879,9	1 092,7	4 728,5
Intérêts à payer sur la dette à long terme	**3 160,3**	318,6	621,4	553,2	1 667,1
	11 101,9	**970,9**	**1 865,3**	**1 763,5**	**6 502,2**

[1] Les obligations d'achat comprennent les engagements opérationnels aux termes de contrats de biens et de services conclus par la GTAA au 30 juin 2025 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 169,9 millions de dollars.

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

Dans le cadre de l'exploitation et de l'aménagement de l'Aéroport, la GTAA s'était engagée, au 30 juin 2025, à effectuer des dépenses d'investissement d'environ 169,9 millions de dollars, comparativement à 163,2 millions de dollars au 31 décembre 2024. À court terme, la GTAA prévoit financer ces engagements principalement au moyen des flux de trésorerie liés aux activités 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 à au moins 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 d'apprécier 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. Au 30 juin 2025, la GTAA respectait les clauses restrictives de l'acte de fiducie-cadre.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Dans le présent rapport de gestion, il est fait mention des mesures de la performance suivantes qui, selon la direction, sont utiles pour l'évaluation de la performance économique de la GTAA. Ces mesures, qui ne sont pas définies par 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, les réductions de valeur des immobilisations corporelles 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 l'activité des douze derniers mois. 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 et les activités aéronautiques des 12 derniers mois. 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 y ayant été apportées correspondent aux méthodes comptables et aux méthodes de calcul présentées dans les états financiers consolidés au 31 décembre 2024, comme indiqué à la note 2 des états financiers consolidés intermédiaires résumés aux 30 juin 2025 et 2024. 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.

Normes comptables publiées, mais non encore en vigueur

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

La norme IFRS 18 *États financiers : Présentation et informations à fournir* a été publiée 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 GTAA continue d'évaluer l'incidence de la norme modifiée sur ses 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 d'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 la présidente et cheffe 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 30 juin 2025, 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 de la GTAA, 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 GTAA, pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière de la GTAA est fiable et que les états financiers sont établis, aux fins de publication de l'information financière, conformément aux IFRS.

La GTAA 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 GTAA, 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 de la GTAA.

Le comité de vérification de la GTAA 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 de la cheffe de la direction et du chef des finances de la société, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information de la société (au sens donné à ces termes dans le Règlement 52-109) et conclu qu'au 30 juin 2025, 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 la cheffe de la direction et le chef des finances ont conclu qu'au 30 juin 2025, les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la société étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte les contrôles de communication de l'information et de la politique de communication de la GTAA, ainsi que le fonctionnement du comité de communication de l'information.

Il n'y a eu, au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2025, 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. Chacun des quatre comités du conseil d'administration est responsable de la surveillance des risques particuliers, et le conseil d'administration surveille les risques stratégiques importants chaque trimestre.

Le lecteur est invité à consulter la plus récente notice annuelle de la GTAA, disponible au www.sedarplus.ca, 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 GTAA 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 sens des lois sur les valeurs mobilières applicables, portant notamment sur les programmes d'investissement et les plans stratégiques. Cette information prospective repose sur diverses hypothèses et est sujette à des risques et à des incertitudes. L'information prospective reflète les convictions actuelles de la direction de la GTAA et est fondée sur les renseignements dont elle dispose actuellement. 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 de la GTAA soient incorrectes et que les résultats réels diffèrent de l'information prospective. Pour plus d'informations, voir les risques présentés de temps à autre dans le présent rapport de gestion et dans les autres documents d'information publique de la GTAA, notamment ceux identifiés dans la plus récente notice annuelle disponible à l'adresse www.sedarplus.ca.

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; 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 de nature financière; l'endettement et le coût des services; les produits des activités ordinaires, les flux de trésorerie, le fonds de roulement et les liquidités; 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 et encouragera une telle demande; 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.

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 intermédiaires résumés
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

30 juin 2025

GTAA

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto
États consolidés résumés de la situation financière

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	**30 juin 2025**	31 décembre 2024
	$	$
Actif		
Actif courant		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**1 058 011**	827 968
Placements à court terme	**—**	285 000
Fonds soumis à restrictions	**83 306**	126 511
Créances	**186 797**	154 463
Créances du Programme des infrastructures essentielles des aéroports	**5 447**	812
Stocks	**27 194**	26 017
Charges payées d'avance	**18 810**	9 565
	1 379 565	1 430 336
Actif non courant		
Fonds soumis à restrictions	**351 631**	355 031
Immobilisations incorporelles et autres actifs	**91 421**	102 388
Immobilisations corporelles	**4 808 429**	4 850 716
Immeubles de placement	**404 356**	409 774
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	**60 834**	62 297
	7 096 236	7 210 542
Passif		
Passif courant		
Dettes d'exploitation et charges à payer	**271 977**	282 063
Paiement de loyer foncier différé	**8 556**	8 556
Paiement au Programme des infrastructures essentielles des aéroports	**—**	643
Dépôts de garantie et produits différés	**88 646**	82 474
Dette à long terme et papier commercial (note 4)	**85 650**	374 088
	454 829	747 824
Passif non courant		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	**12 661**	12 115
Dette à long terme (note 4)	**6 672 961**	6 671 661
Paiement de loyer foncier différé	**51 314**	54 184
	7 191 765	7 485 784
Déficit et cumul des autres éléments du résultat global	**(95 529)**	(275 242)
	7 096 236	7 210 542

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

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto
États consolidés résumés du résultat net et du résultat global

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 juin 2025	Trimestres clos les 30 juin 2024	Semestres clos les 30 juin 2025	Semestres clos les 30 juin 2024
	$	$	$	$
Produits des activités ordinaires				
Droits d'atterrissage	**112 403**	103 788	**218 129**	203 332
Frais généraux liés aux aérogares	**66 726**	62 232	**129 465**	121 604
Frais d'améliorations aéroportuaires	**179 066**	163 264	**339 959**	322 411
Stationnement et transport au sol	**61 836**	60 111	**122 820**	119 322
Concessions	**38 872**	37 599	**75 008**	72 221
Locations	**46 345**	42 829	**91 766**	84 804
Autres	**15 431**	15 493	**30 902**	30 111
	520 679	485 316	**1 008 049**	953 805
Charges d'exploitation				
Loyers fonciers	**58 877**	54 874	**114 012**	107 858
Biens et services	**118 304**	116 537	**249 112**	238 218
Salaires, traitements et charges sociales	**72 218**	65 179	**146 501**	131 410
Paiements en remplacement d'impôts fonciers	**10 276**	8 164	**20 553**	16 329
Réductions de valeur des immobilisations corporelles	**231**	3 401	**231**	3 600
(Reprise) perte de valeur des immeubles de placement	**—**	(5 517)	**—**	(5 517)
Amortissement des immobilisations corporelles	**76 127**	80 578	**149 562**	151 567
Amortissement des immobilisations incorporelles	**5 223**	7 338	**11 151**	13 518
Amortissement des immeubles de placement	**3 181**	2 876	**6 418**	5 706
	344 437	333 430	**697 540**	662 689
Résultat avant intérêts et coûts de financement, montant net	**176 242**	151 886	**310 509**	291 116
Produits d'intérêts	**12 874**	18 808	**28 888**	35 765
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt et autres coûts de financement	**(79 447)**	(84 269)	**(160 227)**	(166 815)
Intérêts et coûts de financement, montant net (note 4)	**(66 573)**	(65 461)	**(131 339)**	(131 050)
Bénéfice net	**109 669**	86 425	**179 170**	160 066
Éléments qui seront reclassés ultérieurement dans le résultat net :				
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	**271**	271	**543**	543
Autres éléments du résultat global	**271**	271	**543**	543
Total du résultat global	**109 940**	86 696	**179 713**	160 609

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

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto
États consolidés résumés de l'évolution du déficit et du cumul des autres éléments du résultat global

Semestre clos le 30 juin 2025 (non audité) (en milliers de dollars canadiens)	**Déficit**	**Cumul des autres éléments du résultat global**	**Total**
	$	**$**	**$**
Solde au 1er janvier 2025	**(261 203)**	**(14 039)**	**(275 242)**
Bénéfice net	**179 170**	**—**	**179 170**
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	**—**	**543**	**543**
Total du résultat global de la période	**179 170**	**543**	**179 713**
Solde au 30 juin 2025	**(82 033)**	**(13 496)**	**(95 529)**

Semestre clos le 30 juin 2024 (non audité) (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	160 066	—	160 066
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	—	543	543
Total du résultat global de la période	160 066	543	160 609
Solde au 30 juin 2024	(430 676)	(14 582)	(445 258)

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

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto
Tableaux consolidés résumés des flux de trésorerie

Semestres clos les 30 juin (non audité) (en milliers de dollars canadiens)	**2025**	2024
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**$**	$
Bénéfice net	**179 170**	160 066
Ajustements au titre des éléments suivants :		
Amortissement des immobilisations corporelles	**149 562**	151 567
Amortissement des immobilisations incorporelles et des autres actifs	**11 511**	17 237
Amortissement des immeubles de placement	**6 418**	5 706
(Reprise) perte de valeur des immeubles de placement	**—**	(5 517)
Réductions de valeur des immobilisations corporelles et perte nette découlant de la cession d'immobilisations corporelles	**204**	3 600
Régimes d'avantages postérieurs à l'emploi	**2 009**	1 281
Charges d'intérêts et coûts de financement, montant net	**131 339**	131 050
Amortissement de crédits différés	**—**	(1 697)
Paiement de loyer foncier différé	**(2 870)**	(2 739)
Variations du fonds de roulement et autres :		
Créances	**(32 333)**	(41 426)
Charges payées d'avance	**(9 245)**	(6 734)
Stocks	**(1 177)**	(3 698)
Dettes d'exploitation et charges à payer	**19 257**	3 311
Dépôts de garantie et produits différés	**6 172**	17 738
	460 017	429 745
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Acquisition de placements à court terme	**—**	(55 000)
Vente de placements à court terme	**285 000**	40 000
Acquisition et construction d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	**(138 124)**	(145 867)
Acquisition et construction d'immeubles de placement	**(1 000)**	(2 531)
Fonds reçus au terme du Programme des infrastructures essentielles des aéroports	**812**	10 390
Diminution (augmentation) des fonds soumis à restrictions	**46 605**	(16 816)
	193 293	(169 824)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Papier commercial, montant net	**(286 196)**	84 642
Intérêts versés et autres coûts de financement	**(165 959)**	(170 457)
Intérêts reçus	**28 888**	35 765
	(423 267)	(50 050)
Entrées de trésorerie nettes	**230 043**	209 871
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice	**827 968**	333 554
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	**1 058 011**	543 425

Au 30 juin 2025, la trésorerie et les équivalents de trésorerie étaient composés d'équivalents de trésorerie d'une valeur de 163,1 M$ (96,7 M$ au 31 décembre 2024) et d'une trésorerie totalisant 894,9 M$ (731,9 M$ au 31 décembre 2024) moins la valeur des chèques en circulation de 0 $ (0,6 M$ au 31 décembre 2024).

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

Notes annexes

Semestres clos les 30 juin 2025 et 2024 (non audité)
(En milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire)

1. BASE D'ÉTABLISSEMENT

Les présents états financiers consolidés intermédiaires résumés ont été établis conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (les « normes IFRS de comptabilité ») applicables à l'établissement d'états financiers intermédiaires, notamment la Norme comptable internationale 34 (« IAS 34 ») Information financière intermédiaire. Comme les présents états financiers consolidés intermédiaires résumés ne comprennent pas toute l'information qui doit être présentée dans des états financiers annuels, ils doivent être lus en parallèle avec les états financiers annuels de 2024.

Au moment de l'application des méthodes comptables de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (la « GTAA ») présentées à la note 2, « Principales méthodes comptables », la direction doit poser des jugements et formuler des estimations et des hypothèses concernant la valeur comptable de certains actifs et passifs qu'elle ne peut obtenir d'autres sources. Ces estimations et les hypothèses s'y rattachant reposent sur les antécédents et sur d'autres facteurs jugés pertinents. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations. Les estimations comptables et les hypothèses sous-jacentes sont réexaminées régulièrement. Les révisions d'estimations comptables sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle la révision est apportée, si celle-ci n'a une incidence que sur cette période, ou dans la période au cours de laquelle la révision est apportée et les périodes ultérieures, si celle-ci a une incidence à la fois sur cette période et sur les périodes qui suivent.

2. MÉTHODES COMPTABLES SIGNIFICATIVES

Les méthodes comptables significatives ayant servi à l'établissement des présents états financiers consolidés intermédiaires résumés sont les mêmes méthodes comptables et méthodes de calcul que celles présentées dans les états financiers consolidés au 31 décembre 2024.

Les présents états financiers consolidés intermédiaires résumés ont été approuvés par le comité d'audit du conseil d'administration le 6 août 2025 en vue de leur publication.

Normes comptables publiées, mais non encore en vigueur

IFRS 18 États financiers : Présentation et informations à fournir

IFRS 18 *États financiers : Présentation et informations à fournir* a été publiée 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 les principes améliorés pour le regroupement et la ventilation. IFRS 18 entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2027. La GTAA continue d'évaluer l'incidence de cette norme sur ses états financiers consolidés.

3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont formées des éléments suivants :

	30 juin 2025						
	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	**7 338 320**	**466 412**	**9 480**	**615 811**	**803 887**	**345 919**	**9 579 829**
Entrées, déduction faite des subventions publiques	**377**	**—**	**—**	**—**	**—**	**107 393**	**107 770**
Cessions	**(264)**	**—**	**—**	**—**	**(613)**	**—**	**(877)**
Réductions de valeur	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**(231)**	**(231)**
Virements	**40 685**	**57 423**	**—**	**815**	**47 267**	**(146 190)**	**—**
Solde à la clôture de la période	**7 379 118**	**523 835**	**9 480**	**616 626**	**850 541**	**306 891**	**9 686 491**
Cumul des amortissements							
Solde à l'ouverture de l'exercice	**3 624 149**	**305 314**	**4 432**	**296 508**	**498 710**	**—**	**4 729 113**
Dotation aux amortissements	**97 954**	**10 945**	**(1 049)**	**12 579**	**29 133**	**—**	**149 562**
Cessions	**—**	**—**	**—**	**—**	**(613)**	**—**	**(613)**
Solde à la clôture de la période	**3 722 103**	**316 259**	**3 383**	**309 087**	**527 230**	**—**	**4 878 062**
Valeur comptable nette à la clôture de la période	**3 657 015**	**207 576**	**6 097**	**307 539**	**323 311**	**306 891**	**4 808 429**

	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 la période	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 la période	3 714 171	161 098	5 048	319 303	305 177	345 919	4 850 716

Au 30 juin 2025, des immobilisations corporelles d'un montant de 306,9 M$ (345,9 M$ au 31 décembre 2024) étaient en construction et non encore amortissables. Ce montant inclut 15,3 M$ (12,2 M$ au 31 décembre 2024) d'intérêts incorporés. Pour le semestre clos le 30 juin 2025, des coûts d'emprunt des projets en cours ont été incorporés au taux de 4,7 %, lequel correspond au coût moyen pondéré des emprunts généraux de la GTAA (4,8 % du 1er janvier au 30 juin 2024).

4. 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	**30 juin 2025**	31 décembre 2024
Obligations-recettes			$	**$**	$
1997–3	6,45 %	3 décembre 2027	321 500	**322 078**	321 994
1999–1	6,45 %	30 juillet 2029	151 110	**154 902**	154 873
Billets à moyen terme					
2000–1	7,05 %	12 juin 2030	526 550	**527 688**	527 794
2001–1	7,10 %	4 juin 2031	492 150	**492 560**	492 576
2002–3	6,98 %	15 octobre 2032	468 960	**475 467**	475 603
2004–1	6,47 %	2 février 2034	567 428	**578 936**	578 955
2010–1	5,63 %	7 juin 2040	400 000	**399 269**	399 324
2011–1	5,30 %	25 février 2041	600 000	**608 016**	608 099
2011–2	4,53 %	2 décembre 2041	400 000	**399 068**	399 102
2018–1	3,26 %	1er juin 2037	500 000	**498 693**	498 678
2019–1	2,73 %	3 avril 2029	500 000	**502 064**	501 974
2019–2	2,75 %	17 octobre 2039	900 000	**899 581**	899 540
2020–1	1,54 %	3 mai 2028	500 000	**500 039**	499 874
2021–1	3,15 %	5 octobre 2051	400 000	**400 250**	400 208
				6 758 611	6 758 594
Papier commercial en cours				**—**	287 155
				6 758 611	7 045 749
Moins la partie courante (y compris les intérêts courus)				**(85,650)**	(374 088)
				6 672 961	6 671 661

Au 30 juin 2025, les intérêts courus inclus dans la partie courante de la dette à long terme s'élevaient à 59,1 M$ (60,4 M$ au 31 décembre 2024).

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

	Trimestres clos les 30 juin		**Semestres clos les 30 juin**	
	2025	2024	**2025**	2024
	$	$	**$**	$
Produits d'intérêts	**12 874**	18 808	**28 888**	35 765
Charges d'intérêts liées aux instruments d'emprunt	**(80 371)**	(84 322)	**(161 931)**	(167 945)
Intérêts incorporés	**2 692**	1 914	**5 333**	4 938
Amortissement de couvertures et d'un swap de taux d'intérêt résiliés	**(271)**	(271)	**(543)**	(543)
Autres coûts de financement	**(793)**	(821)	**(1 678)**	(1 726)
Cumul différé des intérêts sur le loyer foncier	**(704)**	(769)	**(1 408)**	(1 539)
	(79 447)	(84 269)	**(160 227)**	(166 815)
Intérêts et coûts de financement, montant net	**(66 573)**	(65 461)	**(131 339)**	(131 050)

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.

	30 juin 2025		31 décembre 2024	
	Valeur comptable	**Juste valeur**	Valeur comptable	Juste valeur
	$	**$**	$	$
Dette à long terme	**6 758 611**	**6 864 059**	6 758 594	6 885 361

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).

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.

Au 30 juin 2025, aucun montant de papier commercial n'était en cours (287,2 M$ au 31 décembre 2024), aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité de crédit d'exploitation (aucun montant au 31 décembre 2024), 150,4 M$ avaient été utilisés sur la facilité d'émission de lettres de crédit de 175,0 M$ (138,5 M$ au 31 décembre 2024) et aucun contrat n'était en cours aux termes de la facilité de couverture de 150,0 M$. Au cours du trimestre, la facilité d'émission de lettre de crédit a augmenté, passant de 160,0 M$ à 175,0 M$.

Au 30 juin 2025, la GTAA disposait de liquidités totalisant 2 482,6 M$, soit une capacité d'emprunt de 1 400,0 M$ aux termes de sa facilité de crédit d'exploitation, 24,6 M$ aux termes de sa facilité de lettre de crédit et 1 058,0 M$ en trésorerie et équivalents de trésorerie non soumis à restrictions. La trésorerie et les équivalents de trésorerie non soumis à restrictions ont été investis dans des instruments de placement à court terme très liquides conformément à la tolérance au risque, à la politique de placement et à l'acte de fiducie-cadre de la GTAA.

La dette contractée en vertu de la facilité de crédit porte intérêt au taux de l'indice de référence sous-jacent, plus la prime applicable selon la grille de tarification rattachée aux notations.

5. ENGAGEMENTS

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 30 juin 2025, à effectuer des dépenses d'investissement d'environ 169,9 M$ (163,2 M$ au 31 décembre 2024).

6. INSTRUMENTS FINANCIERS

Hiérarchie des justes valeurs

Les évaluations à la juste valeur des instruments financiers comptabilisés aux états consolidés intermédiaires résumés 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 intermédiaires résumés 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 4, « 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.

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