



**Troisième trimestre de 2020**  
**Rapport de gestion**  
**Le 9 novembre 2020**

## TABLE DES MATIÈRES

|                                                                               |           |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Points saillants .....</b>                                              | <b>1</b>  |
| <b>2. Introduction et principales hypothèses.....</b>                         | <b>3</b>  |
| <b>3. Aperçu général.....</b>                                                 | <b>6</b>  |
| <b>4. Résultats des activités .....</b>                                       | <b>10</b> |
| <b>5. Parc aérien.....</b>                                                    | <b>17</b> |
| <b>6. Gestion financière et gestion du capital .....</b>                      | <b>19</b> |
| <b>6.1. Liquidité .....</b>                                                   | <b>19</b> |
| <b>6.2. Situation financière .....</b>                                        | <b>20</b> |
| <b>6.3. Dette nette .....</b>                                                 | <b>21</b> |
| <b>6.4. Fonds de roulement .....</b>                                          | <b>22</b> |
| <b>6.5. Flux de trésorerie consolidés .....</b>                               | <b>23</b> |
| <b>6.6. Dépenses d'investissement et accords de financement connexes.....</b> | <b>25</b> |
| <b>6.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite .....</b>       | <b>26</b> |
| <b>6.8. Obligations contractuelles .....</b>                                  | <b>27</b> |
| <b>6.9. Capital-actions.....</b>                                              | <b>28</b> |
| <b>7. Résultats financiers trimestriels .....</b>                             | <b>29</b> |
| <b>8. Instruments financiers et gestion du risque .....</b>                   | <b>31</b> |
| <b>9. Méthodes comptables .....</b>                                           | <b>31</b> |
| <b>10. Jugements et estimations comptables critiques.....</b>                 | <b>31</b> |
| <b>11. Arrangements hors bilan.....</b>                                       | <b>33</b> |
| <b>12. Transactions entre parties liées .....</b>                             | <b>33</b> |
| <b>13. Sensibilité des résultats.....</b>                                     | <b>33</b> |
| <b>14. Facteurs de risque .....</b>                                           | <b>33</b> |
| <b>15. Contrôles et Procédures.....</b>                                       | <b>34</b> |
| <b>16. Mesures financières hors PCGR.....</b>                                 | <b>35</b> |
| <b>17. Glossaire.....</b>                                                     | <b>38</b> |

## 1. POINTS SAILLANTS

Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et opérationnelle d’Air Canada pour les périodes indiquées ci-après.

| (en millions de dollars canadiens,<br>sauf indication contraire)                        | Troisièmes trimestres |           |                          | Neuf premiers mois |           |                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------|--------------------------|--------------------|-----------|--------------------------|
|                                                                                         | 2020                  | 2019      | Variation<br>(\$)        | 2020               | 2019      | Variation<br>(\$)        |
| <b>Mesures de performance financière</b>                                                |                       |           |                          |                    |           |                          |
| Produits d’exploitation                                                                 | 757                   | 5 530     | (4 773)                  | 5 006              | 14 702    | (9 696)                  |
| Bénéfice (perte) d’exploitation                                                         | (785)                 | 956       | (1 741)                  | (2 773)            | 1 505     | (4 278)                  |
| Bénéfice (perte) avant impôts<br>sur le résultat                                        | (821)                 | 878       | (1 699)                  | (3 578)            | 1 603     | (5 181)                  |
| Bénéfice net (perte nette)                                                              | (685)                 | 636       | (1 321)                  | (3 486)            | 1 324     | (4 810)                  |
| Résultat avant impôts ajusté <sup>1)</sup>                                              | (1 141)               | 857       | (1 998)                  | (3 099)            | 1 207     | (4 306)                  |
| BAIIDA (compte non tenu<br>des éléments particuliers) <sup>1)</sup>                     | (554)                 | 1 472     | (2 026)                  | (1 315)            | 2 971     | (4 286)                  |
| Liquidités non soumises à restrictions <sup>2)</sup>                                    | 8 189                 | 7 355     | 834                      | 8 189              | 7 355     | 834                      |
| Flux de trésorerie nets provenant des<br>(affectés aux) activités d’exploitation        | (286)                 | 834       | (1 120)                  | (1 557)            | 5 035     | (6 592)                  |
| Flux de trésorerie disponibles <sup>1)</sup>                                            | (568)                 | 533       | (1 101)                  | (2 424)            | 1 649     | (4 073)                  |
| Dettes nettes <sup>1)</sup>                                                             | 4 973                 | 2 999     | 1 974                    | 4 973              | 2 999     | 1 974                    |
| Bénéfice (perte) par action –<br>résultat dilué                                         | (2,31) \$             | 2,35 \$   | (4,66) \$                | (12,58) \$         | 4,86 \$   | (17,44) \$               |
| <b>Statistiques d’exploitation<sup>3)</sup></b>                                         |                       |           | <b>Variation<br/>(%)</b> |                    |           | <b>Variation<br/>(%)</b> |
| Passagers-milles payants (« PMP »)<br>(en millions)                                     | 2 517                 | 27 954    | (91,0)                   | 20 807             | 72 710    | (71,4)                   |
| Sièges-milles offerts (« SMO »)<br>(en millions)                                        | 5 949                 | 32 457    | (81,7)                   | 31 703             | 86 383    | (63,3)                   |
| Coefficient d’occupation (en %)                                                         | 42,3 %                | 86,1 %    | (43,8) pt                | 65,6 %             | 84,2 %    | (18,5) pt                |
| Produits passages par PMP<br>(« rendement unitaire ») (en cents)                        | 20,2                  | 18,4      | 9,6                      | 18,8               | 18,2      | 3,0                      |
| Produits passages par SMO<br>(« PPSMO ») (en cents)                                     | 8,5                   | 15,8      | (46,2)                   | 12,3               | 15,3      | (19,7)                   |
| Produits d’exploitation par SMO<br>(en cents)                                           | 12,7                  | 17,0      | (25,3)                   | 15,8               | 17,0      | (7,2)                    |
| Charges d’exploitation par SMO<br>(« CESMO ») (en cents)                                | 25,9                  | 14,1      | N. S.                    | 24,5               | 15,3      | N. S.                    |
| CESMO ajustées (en cents) <sup>1)</sup>                                                 | 26,1                  | 10,1      | N. S.                    | 20,1               | 10,8      | N. S.                    |
| Effectif moyen en équivalents temps<br>plein (« ETP ») (en milliers) <sup>4)</sup>      | 17,2                  | 33,2      | (48,1)                   | 22,2               | 32,8      | (32,3)                   |
| Avions composant le parc en<br>exploitation à la clôture<br>de la période <sup>5)</sup> | 351                   | 404       | (13,1)                   | 351                | 404       | (13,1)                   |
| Sièges routés (en milliers)                                                             | 3 597                 | 17 780    | (79,8)                   | 19 107             | 49 147    | (61,1)                   |
| Mouvements des appareils (en milliers)                                                  | 30,1                  | 148,1     | (79,7)                   | 160,4              | 418,2     | (61,6)                   |
| Longueur d’étape moyenne (en milles) <sup>6)</sup>                                      | 1 654                 | 1 825     | (9,4)                    | 1 659              | 1 758     | (5,6)                    |
| Coût du litre de carburant (en cents)                                                   | 52,5                  | 74,7      | (29,7)                   | 63,7               | 76,4      | (16,6)                   |
| Consommation de carburant<br>(en milliers de litres)                                    | 332 658               | 1 633 120 | (79,6)                   | 1 781 560          | 4 364 351 | (59,2)                   |
| Passagers payants transportés<br>(en milliers) <sup>7)</sup>                            | 1 728                 | 14 627    | (88,2)                   | 12 135             | 39 495    | (69,3)                   |

- 1) *Le résultat avant impôts ajusté, le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), les flux de trésorerie disponibles et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 16 du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d’Air Canada.*
- 2) *Les liquidités non soumises à restrictions s’entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme ainsi que des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d’Air Canada. Au 30 septembre 2020, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d’équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 7 775 M\$ et de placements à long terme de 414 M\$. Au 30 septembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d’équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 869 M\$, de placements à long terme de 492 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 994 M\$.*
- 3) *À l’exception de l’effectif moyen en ETP, les statistiques d’exploitation dans le présent tableau tiennent compte des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d’achat de capacité avec Air Canada.*
- 4) *Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l’exclusion des ETP chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d’achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) *Le nombre d’avions composant le parc aérien en exploitation d’Air Canada au 30 septembre 2020 comprend les avions immobilisés au sol en raison de la pandémie de COVID-19, ainsi que 24 appareils 737 MAX de Boeing qui sont immobilisés au sol depuis 2019. Se reporter à la rubrique 5, Parc aérien, du présent rapport de gestion pour un complément d’information à cet égard.*
- 6) *La longueur d’étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage / de l’itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l’IATA.*

## 2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada<sup>MD</sup> » (« Vacances Air Canada »), Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge<sup>MD</sup> » (« Air Canada Rouge ») et Aéroplan inc. (« Aéroplan »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2020, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du troisième trimestre de 2020 et les notes complémentaires d'Air Canada, ainsi qu'avec les états financiers consolidés audités annuels de 2019 et les notes complémentaires d'Air Canada et le rapport de gestion de 2019 d'Air Canada datés du 18 février 2020. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 17, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 8 novembre 2020.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion et à la rubrique 20, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. Le 9 novembre 2020, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième trimestre de 2020. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au [aircanada.com](http://aircanada.com) ainsi que sur le site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com). Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

### MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent rapport de gestion en renferme, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation des valeurs mobilières peuvent en renfermer. Ces énoncés prospectifs découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme *préliminaire*, *prévoir*, *croire*, *pouvoir*, *estimer*, *projeter* et *planifier*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent rapport, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment ceux qui sont indiqués ci-après.

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada ainsi qu'aux États-Unis. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La demande demeure très difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements de par le monde et la sévérité des restrictions au Canada; ces restrictions et les préoccupations au sujet des

déplacements liées à la pandémie de COVID-19 ainsi que les inquiétudes et attentes des passagers concernant certaines précautions, comme la distanciation physique, compriment sensiblement la demande. En outre, la pandémie de COVID-19 a de sérieuses répercussions économiques, notamment sur les dépenses des entreprises et des ménages, facteur qui pourrait en retour affecter gravement la demande de transport. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation s'améliorera. La Société suit de très près la situation et prendra les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19. Ces mesures dépendront de divers facteurs, parmi lesquels l'évolution de l'épidémie, les mesures prises par les gouvernements et la réaction des passagers, ainsi que le moment de la reprise visant les voyages internationaux et les voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, dont aucun ne peut être prédit avec certitude.

Les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, la conjoncture économique et le contexte géopolitique, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver la liquidité, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, le calendrier et les modalités de la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing au sein de son parc aérien (notamment l'intégration de ceux qui font l'objet de commandes, de même que la gestion du parc aérien d'Air Canada et de ses activités jusqu'à la remise en service ou l'intégration des appareils), les cours de l'énergie, sa dépendance à l'égard des technologies, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de réduire les charges d'exploitation), les risques liés à la cybersécurité, les conflits armés, les attentats terroristes, les autres épidémies, sa dépendance envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, sa capacité de lancer et d'exploiter avec succès son nouveau programme de fidélité, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les interruptions de service, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance et des coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les régimes de retraite, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com), notamment à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion et à la rubrique 20, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. Par ailleurs, l'acquisition de Transat A.T. inc. est assujettie à l'approbation des actionnaires et des tribunaux, à la satisfaction des exigences d'inscription usuelles de la Bourse de Toronto, à l'approbation des organismes de réglementation ainsi qu'à la satisfaction de certaines conditions usuelles et autres, et rien ne garantit que l'acquisition sera réalisée, ou qu'elle le sera conformément aux modalités décrites dans le présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de ce rapport (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

## **PRINCIPALES HYPOTHÈSES**

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus en raison de la pandémie de COVID-19. Étant donné la pandémie de COVID-19 et le contexte économique, ainsi que la récente volatilité marquée des cours du carburant et des taux de change, Air Canada ne présente aucune hypothèse à l'égard du PNB, des cours du carburant ou des taux de change. Comme il a déjà été mentionné, Air Canada a retiré toutes les prévisions fournies antérieurement, notamment en ce qui a trait au premier trimestre de 2020 et à l'exercice 2020, ainsi que les prévisions pour l'exercice 2021 (y compris les prévisions visant les flux de trésorerie disponibles pour la période 2019-2021).

**PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE**

Air Canada est propriétaire de marques de commerce, de marques de service ou de dénominations commerciales utilisées dans le cadre de ses activités ou est titulaire de droits à leur égard. En outre, les noms et logos d’Air Canada ainsi que les noms et adresses de ses sites Web sont sa propriété ou font l’objet de licences d’utilisation qu’elle a octroyées. Par ailleurs, Air Canada est propriétaire ou titulaire de droits d’auteur qui protègent également le contenu de ses produits ou de ses services. Pour des raisons pratiques uniquement, les marques de commerce, les marques de service, les dénominations commerciales et les droits d’auteur mentionnés dans le présent rapport de gestion peuvent être indiqués sans être suivis des symboles ©, <sup>MD</sup> ou <sup>MC</sup>. En revanche, Air Canada se réserve le droit de faire valoir ses droits ou ceux des donneurs de licence concernés à l’égard de ces marques de commerce, marques de service, dénominations commerciales et droits d’auteur en vertu de toute loi applicable.

Le présent rapport de gestion peut également inclure des marques de commerce, marques de service et dénominations commerciales de tiers. Leur utilisation par Air Canada ne sous-entend pas que celle-ci a des liens avec leurs propriétaires ou titulaires de licence, ni que ceux-ci recommandent ou commanditent Air Canada ou entretiennent des liens avec elle.

### 3. APERÇU GÉNÉRAL

#### **Mesures prises à l'égard de la pandémie de COVID-19**

Air Canada a pris ou prendra les mesures suivantes dans le cadre de son plan d'atténuation des contrecoûts de la COVID-19 et de reprise :

##### **Service à la clientèle et sécurité**

- Air Canada place la sécurité au cœur de toutes ses activités. C'est pourquoi elle met à jour constamment ses politiques et procédures en matière de santé et de sécurité à l'intention des voyageurs et des employés, que ce soit en milieu de travail, dans les aéroports ou à bord des appareils, en vue de tenir compte des nouveaux renseignements sur la COVID-19 à mesure qu'ils sont rendus publics. Ces procédures prévoient l'obligation pour les clients de porter des couvre-visages, outre l'équipement de protection individuelle rehaussé pour les agents à l'aéroport et les équipages, le respect de pratiques sécuritaires comme le lavage fréquent des mains et la collaboration avec le gouvernement canadien dans le dépistage de la COVID-19 chez les passagers avant l'embarquement afin d'aider à déterminer s'ils sont aptes à voyager.
- Pour souligner son engagement à l'égard de la sécurité de la clientèle et du personnel, Air Canada a lancé Air Canada SoinPropre+. Ce programme a pour objet de réduire le risque d'exposition à la COVID-19 par des mesures comme un entretien cabine rehaussé, la prise de température obligatoire du client avant l'embarquement, qui s'ajoute à un questionnaire de santé requis, ainsi que la distribution aux clients de trousse de soins pour le nettoyage des mains et l'hygiène.
- Air Canada collabore avec divers partenaires du milieu médical afin de rehausser la biosécurité dans l'ensemble de ses activités. Ces partenaires comprennent la Cleveland Clinic Canada de Toronto, leader reconnu en matière de soins de santé à l'échelle mondiale, qui aide la Société à incorporer davantage de données scientifiques éprouvées dans son plan d'intervention lié à la COVID-19, ainsi que Spartan Bioscience, d'Ottawa, qui explore la mise au point de tests de dépistage rapide de la COVID-19 dans le contexte du transport aérien. Qui plus est, depuis l'an dernier, Air Canada collabore avec BlueDot, entreprise de Toronto qui assure le suivi des maladies infectieuses à l'échelle mondiale en temps réel, afin d'obtenir des informations exactes et pertinentes avant de prendre sans délai des décisions d'ordre commercial et en matière de sécurité.
- Air Canada s'est associée à McMaster HealthLabs et à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto dans le cadre d'une étude visant les voyageurs internationaux arrivant à l'aéroport international Pearson de Toronto. Les premiers résultats indiquent que les tests de dépistage fournissent une solution efficace et responsable menant à l'assouplissement sécuritaire des mesures de quarantaine.
- Air Canada a récemment annoncé qu'elle finalisait sa commande initiale de trousse de dépistage rapide de la COVID-19 ID NOW d'Abbott dans le cadre de son évaluation continue des protocoles et des technologies de dépistage du virus, l'une des premières entreprises du secteur privé à le faire.
- Air Canada a aussi récemment annoncé son intention d'explorer en milieu de travail TraceSCAN, une solution de recherche de contacts COVID-19 qui est compatible avec Bluetooth et s'allie à une technologie prêt-à-porter mise au point par Facedrive, une entreprise canadienne.
- Pour répondre à la demande de transport de marchandises à l'échelle mondiale, notamment d'équipements de protection individuelle pendant la pandémie, Air Canada a exploité plus de 3 000 vols internationaux tout-cargo depuis le 22 mars 2020 et elle entend assurer jusqu'à 100 vols tout-cargo par semaine au quatrième trimestre de 2020 en ayant recours à des appareils 787 et 777 de Boeing, ainsi qu'à quatre appareils 777 de Boeing convertis et trois appareils A330 d'Airbus convertis, où l'espace de chargement de fret a été doublé grâce au retrait de sièges de la cabine passagers.
- Air Canada a annoncé des mesures d'incitation et d'accommodement spéciales pour les membres Aéroplan et Air Canada Altitude compte tenu de la COVID-19, notamment la suspension temporaire de l'expiration des milles Aéroplan, le maintien du statut atteint en fonction des milles Aéroplan accumulés, l'exemption de certains frais de modification ou de reversement de milles au compte, outre le lancement de nouvelles promotions permettant aux membres d'accumuler des milles dans le confort de leur foyer.

## Capacité et réseau

- Aux deuxième et troisième trimestres de 2020, Air Canada a réduit la capacité exprimée en SMO de 92,0 % et de 81,7 %, respectivement, par rapport aux trimestres correspondants de 2019 et prévoit la réduire d'environ 75 % pour le quatrième trimestre de 2020 en regard du quatrième trimestre de 2019. La Société continuera d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre d'autres mesures pour tenir compte de la demande en fonction des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des exigences de quarantaine, des fermetures de frontières ainsi que de la demande passagers. En date du présent rapport de gestion, les restrictions de déplacements et les mesures de mise en quarantaine au Canada s'établissent comme suit :
  - o Interdiction de déplacements empêchant tous les ressortissants étrangers d'entrer au Canada par voie aérienne en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et de la *Loi sur la mise en quarantaine* conformément à deux ordonnances différentes (l'une pour les passagers arrivant des États-Unis et l'autre pour tous les autres passagers en provenance de l'étranger), sous réserve d'exceptions restreintes (par exemple, pour les membres de la famille, des raisons d'ordre humanitaire et les étudiants étrangers).
  - o Mise en quarantaine de 14 jours en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine* visant tous les voyageurs arrivant au Canada, y compris les citoyens canadiens.
  - o Restrictions de déplacements interprovinciaux ou mesures de mise en quarantaine en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard, à Terre-Neuve-et-Labrador, au Manitoba (pour les passagers en provenant des provinces de l'Est) et dans les trois territoires visant toute personne, y compris les citoyens canadiens voyageant au Canada.
- Le gouvernement du Canada a également publié un avertissement en matière de voyages internationaux enjoignant aux Canadiens d'éviter tous les voyages non essentiels à l'extérieur du Canada.
- Le 30 juin 2020, Air Canada a suspendu le service indéfiniment sur 30 lignes régionales intérieures et a fermé huit escales dans des aéroports régionaux du Canada.

## Financement et situation de trésorerie

- En mars 2020, Air Canada a utilisé ses facilités de crédit renouvelables de 600 M\$ US et de 200 M\$, pour un produit net global de 1 027 M\$.
- En juin 2020, Air Canada a conclu un placement public par voie de prise ferme commercialisé visant 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada au prix d'offre de 16,25 \$ l'action, pour un produit global de 576 M\$, ainsi qu'un placement privé commercialisé simultané de billets non garantis de premier rang convertibles échéant en 2025 pour un produit global de 748 M\$ US (1 011 M\$).
- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'un capital global de 840 M\$ de billets garantis de deuxième rang à 9,00 % échéant en 2024 (les « billets de 2024 »), qui ont été vendus à 98 % de leur valeur nominale.
- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'une tranche de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie C d'une valeur nominale globale d'environ 316 M\$ US (426 M\$), vendus à 95,002 % de la valeur nominale.
- En septembre 2020, Air Canada a conclu un placement privé de deux tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, dont le produit a servi à acheter des billets garantis par nantissement du matériel émis par Air Canada et garantis par trois appareils 787-9 de Boeing, trois appareils 777-300ER de Boeing, un appareil 777-200LR de Boeing et neuf appareils A321-200 d'Airbus. Les deux tranches de certificats ont une valeur nominale globale combinée de 553 M\$ US (740 M\$) et un taux d'intérêt moyen pondéré de 5,73 %. Air Canada a utilisé le produit de ce financement ainsi que des liquidités disponibles pour rembourser intégralement le prêt à terme de 600 M\$ US (803 M\$) à échéance de 364 jours initialement mis en place en avril 2020 et décrit dans le rapport de gestion du deuxième trimestre de 2020 d'Air Canada.

- En septembre 2020, Air Canada a conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 788 M\$ pour financer l'achat des 18 premiers appareils A220 d'Airbus. Comme les appareils sont financés aux termes de cette nouvelle facilité en dollars canadiens, l'accord de financement relais de 788 M\$ mis en place en avril 2020 (et décrit dans le rapport de gestion du deuxième trimestre de 2020 d'Air Canada) sera remboursé simultanément. Au 30 septembre 2020, neuf appareils A220 d'Airbus étaient financés en vertu de cette facilité et le montant correspondant de l'accord de financement relais avait été remboursé.
- Au début d'octobre 2020, Air Canada a annoncé qu'elle avait réalisé des opérations de cession-bail visant neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing pour un produit total de 365 M\$ US (485 M\$). Les neuf appareils ont été livrés à Air Canada au cours des trois dernières années.
- Le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroparc, de Vacances Air Canada et d'Air Canada Cargo) s'élevait à environ 1,8 G\$ à la suite de la clôture des transactions susmentionnées. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour maintenir des niveaux de liquidité suffisants, Air Canada envisage d'autres accords de financement.
- Air Canada a suspendu les rachats d'actions dans le cadre de son offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités au début du mois de mars 2020 et n'a pas renouvelé l'offre publique de rachat d'actions à son expiration au deuxième trimestre de 2020.

Se reporter à la rubrique 6.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion pour une analyse des liquidités non soumises à restrictions et à la rubrique 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour une analyse de l'épuisement du capital net d'Air Canada.

#### **Programme de compression des coûts et de réduction et de report des dépenses d'investissement**

- Air Canada a mis sur pied à l'échelle de son entreprise un programme de compression des coûts et de réduction et de report des dépenses d'investissement pour 2020 qui se chiffre désormais à environ 1,5 G\$ pour 2020, en hausse par rapport à l'objectif initial de 500 M\$. Du fait de la contraction de la capacité de 81,7 %, les charges d'exploitation du troisième trimestre ont diminué de 3 032 M\$ (-66 %) par rapport à la période correspondante de 2019, facteur qui atteste les progrès considérables accomplis en matière aussi bien de gestion des coûts variables que de réduction des charges fixes. Air Canada demeure à l'affût d'autres possibilités de compression des coûts et de préservation des liquidités.
- Air Canada a annoncé des compressions d'effectif visant environ 20 000 employés, soit plus de 50 % de son personnel. Ces mesures ont pris la forme de mises à pied, de cessations d'emploi, de départs volontaires, de retraites anticipées et de congés spéciaux.
- Air Canada s'est prévalu de la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») pour la plupart de ses effectifs à compter du 15 mars 2020. En juillet 2020, le programme a été refondu et prolongé jusqu'en décembre 2020. En septembre 2020, le gouvernement du Canada a annoncé que le programme serait de nouveau prolongé jusqu'en juin 2021. La Société entend continuer à participer au programme de SSUC, sous réserve de satisfaction des exigences d'admissibilité.
- Air Canada procède au retrait permanent de son parc de 79 appareils plus anciens, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer. Cette mesure simplifiera le parc aérien global de la Société, réduira sa structure de coûts et diminuera son empreinte carbone.
- Air Canada a conclu une modification au contrat d'achat visant des appareils A220-300 d'Airbus, laquelle est entrée en vigueur au début de novembre 2020. De ce fait, Air Canada a reporté la livraison de 18 appareils à 2021 et 2022 et a annulé l'achat des 12 derniers appareils A220 d'Airbus. Air Canada compte prendre livraison de cinq appareils A220 d'Airbus au quatrième trimestre de 2020.
- Au début de novembre 2020, Air Canada a également modifié son contrat avec la société Boeing afin d'annuler la livraison de 10 appareils 737 MAX 8 visés par sa commande ferme de 50 appareils et de reporter la livraison des 16 appareils restants pour la période allant de la fin 2021 à 2023.

- Grâce à cette restructuration du parc aérien et d'autres initiatives de réduction des dépenses d'investissement, Air Canada a réussi à comprimer les dépenses d'investissement prévues d'environ 3,0 G\$ pour la période 2020-2023 en regard des dépenses d'investissement projetées à la fin de 2019.

### **Éléments particuliers**

Au troisième trimestre de 2020, Air Canada a inscrit des éléments particuliers correspondant à une réduction nette de 192 M\$ des charges d'exploitation, dont une tranche de 189 M\$ avait trait au programme de la SSUC et une autre tranche de 3 M\$ concernait les pertes de valeur. Se reporter à la rubrique 4, *Résultats des activités*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

### **Convention d'arrangement définitive visant l'acquisition de Transat**

Le 10 octobre 2020, Air Canada a annoncé des modifications à la transaction conclue avec Transat A.T. inc. (« Transat ») présentées antérieurement. En vertu de la convention exécutoire, approuvée à l'unanimité par le conseil d'administration de Transat, Air Canada fera l'acquisition de toutes les actions de Transat au prix de 5,00 \$ chacune, payables, au choix des actionnaires de Transat, en espèces ou en actions d'Air Canada selon un ratio d'échange de 0,2862 action d'Air Canada par action de Transat (ce qui représente un prix de 17,47 \$ pour les actions d'Air Canada). Au moment de l'annonce, la valeur totale de la transaction représentait environ 190 M\$.

La transaction demeure assujettie à l'approbation des actionnaires et des tribunaux, à la satisfaction des exigences d'inscription usuelles de la Bourse de Toronto, à la satisfaction de certaines conditions usuelles et autres, ainsi qu'à l'approbation des organismes de réglementation, notamment celle des autorités de réglementation du Canada et de l'Union européenne, processus qui est en cours. Si ces approbations sont obtenues et que les conditions sont respectées, la transaction devrait être conclue à la fin de janvier ou au début de février 2021.

#### 4. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les périodes indiquées.

| (en millions de dollars canadiens,<br>sauf les montants par action)       | Troisièmes trimestres |                 |                   |             | Neuf premiers mois |                 |                   |             |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------|-------------------|-------------|--------------------|-----------------|-------------------|-------------|
|                                                                           | 2020                  | 2019            | Variation         |             | 2020               | 2019            | Variation         |             |
|                                                                           |                       |                 | (\$)              | (%)         |                    |                 | (\$)              | (%)         |
| <b>Produits d'exploitation</b>                                            |                       |                 |                   |             |                    |                 |                   |             |
| Passages                                                                  | 507 \$                | 5 141 \$        | (4 634) \$        | (90)        | 3 907 \$           | 13 257 \$       | (9 350) \$        | (71)        |
| Fret                                                                      | 216                   | 177             | 39                | 22          | 634                | 531             | 103               | 19          |
| Autres                                                                    | 34                    | 212             | (178)             | (84)        | 465                | 914             | (449)             | (49)        |
| <b>Total des produits</b>                                                 | <b>757</b>            | <b>5 530</b>    | <b>(4 773)</b>    | <b>(86)</b> | <b>5 006</b>       | <b>14 702</b>   | <b>(9 696)</b>    | <b>(66)</b> |
| <b>Charges d'exploitation</b>                                             |                       |                 |                   |             |                    |                 |                   |             |
| Carburant aviation                                                        | 175                   | 1 220           | (1 045)           | (86)        | 1 135              | 3 334           | (2 199)           | (66)        |
| Salaires et charges sociales                                              | 475                   | 788             | (313)             | (40)        | 1 735              | 2 368           | (633)             | (27)        |
| Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant   | 198                   | 501             | (303)             | (60)        | 841                | 1 451           | (610)             | (42)        |
| Dotation aux amortissements                                               | 423                   | 516             | (93)              | (18)        | 1 414              | 1 466           | (52)              | (4)         |
| Maintenance avions                                                        | 45                    | 254             | (209)             | (82)        | 496                | 754             | (258)             | (34)        |
| Redevances aéroportuaires et de navigation                                | 97                    | 284             | (187)             | (66)        | 438                | 760             | (322)             | (42)        |
| Frais de vente et de distribution                                         | 30                    | 248             | (218)             | (88)        | 226                | 680             | (454)             | (67)        |
| Coûts liés à la portion terrestre des forfaits                            | 5                     | 86              | (81)              | (94)        | 236                | 496             | (260)             | (52)        |
| Restauration et services à bord                                           | 26                    | 125             | (99)              | (79)        | 146                | 340             | (194)             | (57)        |
| Communications et technologie de l'information                            | 66                    | 96              | (30)              | (31)        | 292                | 288             | 4                 | 1           |
| Éléments particuliers                                                     | (192)                 | -               | (192)             | N. S.       | 44                 | -               | 44                | N. S.       |
| Autres                                                                    | 194                   | 456             | (262)             | (57)        | 776                | 1 260           | (484)             | (38)        |
| <b>Total des charges d'exploitation</b>                                   | <b>1 542</b>          | <b>4 574</b>    | <b>(3 032)</b>    | <b>(66)</b> | <b>7 779</b>       | <b>13 197</b>   | <b>(5 418)</b>    | <b>(41)</b> |
| <b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>                                    | <b>(785)</b>          | <b>956</b>      | <b>(1 741)</b>    |             | <b>(2 773)</b>     | <b>1 505</b>    | <b>(4 278)</b>    |             |
| <b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>                       |                       |                 |                   |             |                    |                 |                   |             |
| Profit (perte) de change                                                  | 88                    | 27              | 61                |             | (381)              | 407             | (788)             |             |
| Produits d'intérêts                                                       | 32                    | 44              | (12)              |             | 106                | 123             | (17)              |             |
| Charges d'intérêts                                                        | (196)                 | (129)           | (67)              |             | (474)              | (393)           | (81)              |             |
| Intérêts incorporés                                                       | 6                     | 9               | (3)               |             | 20                 | 26              | (6)               |             |
| Coût financier net au titre des avantages du personnel                    | (6)                   | (10)            | 4                 |             | (26)               | (29)            | 3                 |             |
| Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur | 46                    | 4               | 42                |             | (28)               | 18              | (46)              |             |
| Autres                                                                    | (6)                   | (23)            | 17                |             | (22)               | (54)            | 32                |             |
| <b>Total des produits (charges) autres que d'exploitation</b>             | <b>(36)</b>           | <b>(78)</b>     | <b>42</b>         |             | <b>(805)</b>       | <b>98</b>       | <b>(903)</b>      |             |
| <b>Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat</b>                      | <b>(821)</b>          | <b>878</b>      | <b>(1 699)</b>    |             | <b>(3 578)</b>     | <b>1 603</b>    | <b>(5 181)</b>    |             |
| Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat                            | 136                   | (242)           | 378               |             | 92                 | (279)           | 371               |             |
| <b>Bénéfice net (perte nette)</b>                                         | <b>(685) \$</b>       | <b>636 \$</b>   | <b>(1 321) \$</b> |             | <b>(3 486) \$</b>  | <b>1 324 \$</b> | <b>(4 810) \$</b> |             |
| <b>Bénéfice (perte) par action – résultat dilué</b>                       | <b>(2,31) \$</b>      | <b>2,35 \$</b>  | <b>(4,66) \$</b>  |             | <b>(12,58) \$</b>  | <b>4,86 \$</b>  | <b>(17,44) \$</b> |             |
| <b>BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)<sup>1)</sup></b>    | <b>(554) \$</b>       | <b>1 472 \$</b> | <b>(2 026) \$</b> |             | <b>(1 315) \$</b>  | <b>2 971 \$</b> | <b>(4 286) \$</b> |             |
| <b>Résultat avant impôts ajusté<sup>1)</sup></b>                          | <b>(1 141) \$</b>     | <b>857 \$</b>   | <b>(1 998) \$</b> |             | <b>(3 099) \$</b>  | <b>1 207 \$</b> | <b>(4 306) \$</b> |             |

1) Le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) et le résultat avant impôts ajusté ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

## Produits passages réseau

Les répercussions à l'échelle du réseau de la pandémie de COVID-19, notamment les restrictions de déplacements imposées par les gouvernements, ont commencé à se faire sentir au début de mars 2020 et ont comprimé la capacité exprimée en SMO à l'échelle du réseau de 81,7 % au troisième trimestre de 2020 et de 63,3 % pour les neuf premiers mois de 2020 en regard des périodes correspondantes de 2019.

Les produits passages se sont établis à 507 M\$ au troisième trimestre de 2020 et à 3 907 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020, en baisse de 4 634 M\$ (-90,1 %) et de 9 350 M\$ (-70,5 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2019.

À l'échelle du réseau, au troisième trimestre de 2020, le rendement unitaire a crû de 9,6 % alors que le trafic a fléchi de 91,0 % par rapport au troisième trimestre de 2019. Cet accroissement du rendement unitaire tient principalement à la variation importante de la composition du trafic. Eu égard au contexte de contraction des revenus, il ne s'agit pas d'un indicateur significatif. Pour les neuf premiers mois de 2020, le rendement unitaire a augmenté de 3,0 % alors que le trafic s'est contracté de 71,4 % par rapport aux neuf premiers mois de 2019.

Les PPSMO ont reculé de 46,2 % au troisième trimestre de 2020 et de 19,7 % pour les neuf premiers mois de 2020 par rapport aux périodes correspondantes de 2019. Ces diminutions des PPSMO rendent compte de la baisse du coefficient d'occupation, de 43,8 points de pourcentage au troisième trimestre de 2020 et de 18,5 points de pourcentage pour les neuf premiers mois de 2020 par rapport aux périodes correspondantes de 2019, facteur en partie contrebalancé par l'amélioration du rendement unitaire comme il est indiqué plus haut.

Étant donné l'incidence subite et prononcée de la pandémie de COVID-19, l'analyse des produits passages et des facteurs influant sur les variations du trafic et du rendement unitaire par région d'un exercice à l'autre ne sera pas présentée, car elle serait sans utilité.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les troisièmes trimestres de 2020 et de 2019.

| (en millions de dollars canadiens) | Troisièmes trimestres |                 | Variation         |               |
|------------------------------------|-----------------------|-----------------|-------------------|---------------|
|                                    | 2020                  | 2019            | (\$)              | (%)           |
| Lignes intérieures                 | 316 \$                | 1 545 \$        | (1 229) \$        | (79,6)        |
| Lignes transfrontalières           | 28                    | 995             | (967)             | (97,2)        |
| Lignes transatlantiques            | 111                   | 1 613           | (1 502)           | (93,1)        |
| Lignes transpacifiques             | 30                    | 739             | (709)             | (96,0)        |
| Autres                             | 22                    | 249             | (227)             | (90,9)        |
| <b>Réseau</b>                      | <b>507 \$</b>         | <b>5 141 \$</b> | <b>(4 634) \$</b> | <b>(90,1)</b> |

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel par région pour le troisième trimestre de 2020, par rapport au troisième trimestre de 2019, en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation.

| Troisième trimestre 2020<br>par rapport au<br>troisième trimestre 2019 | Produits<br>passages<br>Variation<br>(en %) | Capacité<br>(SMO)<br>Variation<br>(en %) | Trafic<br>(PMP)<br>Variation<br>(en %) | Coefficient<br>d'occupation<br>Variation<br>(en pt) | Rendement<br>unitaire<br>Variation<br>(en %) | PPSMO<br>Variation<br>(en %) |
|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------|
| Lignes intérieures                                                     | (79,6)                                      | (66,5)                                   | (77,6)                                 | (27,9)                                              | (9,0)                                        | (39,1)                       |
| Lignes transfrontalières                                               | (97,2)                                      | (94,8)                                   | (97,6)                                 | (45,6)                                              | 18,7                                         | (45,5)                       |
| Lignes transatlantiques                                                | (93,1)                                      | (80,9)                                   | (93,4)                                 | (57,6)                                              | 5,3                                          | (63,8)                       |
| Lignes transpacifiques                                                 | (96,0)                                      | (89,4)                                   | (96,6)                                 | (58,6)                                              | 18,9                                         | (61,9)                       |
| Autres                                                                 | (90,9)                                      | (88,1)                                   | (92,3)                                 | (31,2)                                              | 17,7                                         | (24,1)                       |
| <b>Réseau</b>                                                          | <b>(90,1)</b>                               | <b>(81,7)</b>                            | <b>(91,0)</b>                          | <b>(43,8)</b>                                       | <b>9,6</b>                                   | <b>(46,2)</b>                |

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les neuf premiers mois de 2020 et de 2019.

| (en millions de dollars canadiens) | Neuf premiers mois |                  | Variation         |               |
|------------------------------------|--------------------|------------------|-------------------|---------------|
|                                    | 2020               | 2019             | (\$)              | (%)           |
| Lignes intérieures                 | 1 378 \$           | 3 975 \$         | (2 597) \$        | (65,4)        |
| Lignes transfrontalières           | 793                | 2 892            | (2 099)           | (72,6)        |
| Lignes transatlantiques            | 819                | 3 526            | (2 707)           | (76,8)        |
| Lignes transpacifiques             | 440                | 1 894            | (1 454)           | (76,8)        |
| Autres                             | 477                | 970              | (493)             | (50,8)        |
| <b>Réseau</b>                      | <b>3 907 \$</b>    | <b>13 257 \$</b> | <b>(9 350) \$</b> | <b>(70,5)</b> |

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour les neuf premiers mois de 2020, par rapport aux neuf premiers mois de 2019, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

| Neuf premiers mois de 2020 par rapport aux neuf premiers mois de 2019 | Produits passages Variation (en %) | Capacité (SMO) Variation (en %) | Trafic (PMP) Variation (en %) | Coefficient d'occupation Variation (en pt) | Rendement unitaire Variation (en %) | PPSMO Variation (en %) |
|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------|
| Lignes intérieures                                                    | (65,4)                             | (55,8)                          | (65,5)                        | (18,3)                                     | 0,5                                 | (21,6)                 |
| Lignes transfrontalières                                              | (72,6)                             | (65,5)                          | (71,7)                        | (14,6)                                     | (3,2)                               | (20,4)                 |
| Lignes transatlantiques                                               | (76,8)                             | (66,2)                          | (77,1)                        | (27,2)                                     | 1,4                                 | (31,1)                 |
| Lignes transpacifiques                                                | (76,8)                             | (72,1)                          | (77,7)                        | (17,3)                                     | 4,3                                 | (16,9)                 |
| Autres                                                                | (50,8)                             | (47,7)                          | (51,6)                        | (6,5)                                      | 1,8                                 | (5,9)                  |
| <b>Réseau</b>                                                         | <b>(70,5)</b>                      | <b>(63,3)</b>                   | <b>(71,4)</b>                 | <b>(18,5)</b>                              | <b>3,0</b>                          | <b>(19,7)</b>          |

## Produits fret

Les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 216 M\$ au troisième trimestre de 2020 et à 634 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020, en hausse de 39 M\$ (+21,7 %) et de 103 M\$ (+19,5 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2019. À l'échelle du réseau, au troisième trimestre de 2020, le rendement unitaire a augmenté de 133,3 % alors que le trafic a régressé de 47,8 % en regard du troisième trimestre de 2019. Pour les neuf premiers mois de 2020, le rendement unitaire s'est amplifié de 96,3 % tandis que le trafic a fléchi de 39,1 % en regard des neuf premiers mois de 2019. L'augmentation marquée du rendement unitaire rend compte de la capacité sensiblement comprimée et de la hausse subite des besoins en matière d'espace de chargement afin de répondre à la demande mondiale urgente d'équipement de protection et de marchandises critiques, en particulier au premier semestre de 2020, conjuguée à la capacité limitée du secteur découlant de l'immobilisation temporaire et mondiale d'un nombre élevé d'appareils de passagers pendant la pandémie de COVID-19. Dans le but de répondre à la demande immédiate et exceptionnelle pour l'équipement de protection, les marchandises critiques et le flux régulier d'autres envois urgents par avion, alors que de nombreuses autres sociétés aériennes ont réduit à court terme la capacité de fret du secteur, Air Canada exploite des vols internationaux tout-cargo depuis la mi-mars 2020. Pour instaurer ce programme, la Société a converti quatre appareils 777 de Boeing et trois appareils A330 d'Airbus en retirant les sièges de la cabine de classe économique.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région pour les périodes indiquées.

| (en millions de dollars canadiens) | Troisièmes trimestres |               |              |             | Neuf premiers mois |               |               |             |
|------------------------------------|-----------------------|---------------|--------------|-------------|--------------------|---------------|---------------|-------------|
|                                    | 2020                  | 2019          | Variation    |             | 2020               | 2019          | Variation     |             |
|                                    |                       |               | (\$)         | (%)         |                    |               | (\$)          | (%)         |
| Lignes intérieures                 | 24 \$                 | 31 \$         | (7) \$       | (23,4)      | 61 \$              | 86 \$         | (25) \$       | (28,7)      |
| Lignes transfrontalières           | 6                     | 12            | (6)          | (49,4)      | 27                 | 37            | (10)          | (26,5)      |
| Lignes transatlantiques            | 103                   | 61            | 42           | 67,7        | 256                | 189           | 67            | 35,5        |
| Lignes transpacifiques             | 72                    | 60            | 12           | 21,8        | 255                | 177           | 78            | 44,6        |
| Autres                             | 11                    | 13            | (2)          | (18,3)      | 35                 | 42            | (7)           | (18,8)      |
| <b>Réseau</b>                      | <b>216 \$</b>         | <b>177 \$</b> | <b>39 \$</b> | <b>21,7</b> | <b>634 \$</b>      | <b>531 \$</b> | <b>103 \$</b> | <b>19,5</b> |

### Autres produits

Les autres produits se sont chiffrés à 34 M\$ au troisième trimestre de 2020 et à 465 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020, en baisse de 178 M\$ (-84 %) et de 449 M\$ (-49 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2019. Ces baisses sont essentiellement imputables à la diminution des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et, dans une moindre mesure, à la réduction des frais liés aux passagers et à la société aérienne, dans les deux cas du fait de la contraction des volumes de passagers attribuable à la pandémie de COVID-19.

### Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation se sont établies à 1 542 M\$ au troisième trimestre de 2020 et à 7 779 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020, en baisse de 3 032 M\$ (-66 %) et de 5 418 M\$ (-41 %), respectivement, en regard des périodes correspondantes de 2019.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation au troisième trimestre et pour les neuf premiers mois de 2020 par rapport aux périodes correspondantes de 2019 est résumée ci-après.

#### Carburant aviation

La charge de carburant aviation s'est établie à 175 M\$ au troisième trimestre de 2020 et à 1 135 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020, en baisse de 1 045 M\$ (-86 %) et de 2 199 M\$ (-66 %), respectivement, en regard des périodes correspondantes de 2019. Ces diminutions tiennent à la contraction du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une réduction de 1 002 M\$ au troisième trimestre de 2020 et de 2 042 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020, ainsi qu'au recul du prix du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), responsable d'un fléchissement de 31 M\$ au troisième trimestre de 2020 et de 149 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020, en regard des périodes correspondantes de 2019.

#### Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales se sont établis à 475 M\$ au troisième trimestre de 2020 et à 1 735 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020, en baisse de 313 M\$ (-40 %) et de 633 M\$ (-27 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2019. Au troisième trimestre de 2020, Air Canada comptait en moyenne 17 223 employés équivalents temps plein (« ETP ») par rapport à 33 172 ETP au troisième trimestre de 2019, soit une réduction de 48,1 %. Air Canada continue de surveiller la demande et ajustera son effectif au besoin. La baisse des charges liées aux programmes d'intéressement des employés, la diminution de la charge de rémunération à base d'actions résultant du glissement du cours de l'action d'Air Canada, particulièrement au premier trimestre de 2020, et les réductions salariales des cadres en service actif ont également contribué à la baisse des salaires et charges sociales en glissement annuel. Comme il est expliqué plus amplement ci-après à l'égard des éléments particuliers, Air Canada s'est prévalu de la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») au deuxième trimestre de 2020 avec effet rétroactif au 15 mars 2020. L'avantage net s'est établi à 189 M\$ au troisième trimestre de 2020 et à 391 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020.

### Transporteurs régionaux

Les charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant, se sont chiffrées à 198 M\$ au troisième trimestre de 2020 et à 841 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020, en baisse de 303 M\$ (-60 %) et de 610 M\$ (-42 %), respectivement, pour les périodes correspondantes de 2019. Ces baisses rendent compte de l'incidence de la diminution des heures de vol de Jazz et des autres transporteurs exploitant des vols pour le compte d'Air Canada, en particulier aux deuxième et troisième trimestres de 2020, du fait de la pandémie de COVID-19.

### Dotation aux amortissements

La dotation aux amortissements s'est chiffrée à 423 M\$ au troisième trimestre de 2020 et à 1 414 M\$ pour les neuf premiers mois, en baisse de 93 M\$ (-18 %) et de 52 M\$ (-4 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2019. Ces baisses s'expliquent en grande partie par le retrait ou la perte de valeur d'appareils, facteur en partie contrebalancé par la livraison de nouveaux appareils. Au deuxième trimestre de 2020, Air Canada a comptabilisé des pertes de valeur de 330 M\$ à titre d'élément particulier, comme il est décrit ci-après, notamment une tranche de 295 M\$ relative au retrait anticipé de 79 appareils plus anciens du parc aérien d'Air Canada, soit des appareils 767 de Boeing, A319 d'Airbus et E190 d'Embraer.

### Maintenance avions

La charge de maintenance avions s'est chiffrée à 45 M\$ au troisième trimestre de 2020 et à 496 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020, en baisse de 209 M\$ (-82 %) et de 258 M\$ (-34 %), respectivement, en regard des périodes correspondantes de 2019. Ces baisses traduisent principalement la diminution du volume d'activités de maintenance en raison de la réduction des heures de vol d'un exercice à l'autre ainsi que le retrait d'appareils 767 de Boeing et E190 d'Embraer. Au troisième trimestre de 2020, les provisions au titre de la maintenance ont diminué de 72 M\$ du fait des estimations actualisées des coûts de restitution en fin de bail en prévision de la restitution d'appareils (principalement des A320 d'Airbus et des appareils exploités par les transporteurs régionaux) aux bailleurs à l'expiration des contrats de location (au cours des 12 prochains mois). Les estimations actualisées des coûts tiennent compte de l'incidence de la réduction des heures de vol depuis la dernière activité de maintenance projetée à la date d'expiration des contrats de location, du fait de la pandémie de COVID-19.

### Éléments particuliers

Au troisième trimestre de 2020, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers correspondant à une réduction nette de 192 M\$ des charges d'exploitation. Le tableau ci-après présente la ventilation de ces éléments particuliers, lesquels sont décrits plus amplement ci-après.

| (en millions de dollars canadiens)                  | Troisièmes trimestres |             | Neuf premiers mois |             |
|-----------------------------------------------------|-----------------------|-------------|--------------------|-------------|
|                                                     | 2020                  | 2019        | 2020               | 2019        |
| Pertes de valeur                                    | (3) \$                | - \$        | 327 \$             | - \$        |
| Provisions pour réduction de l'effectif             | -                     | -           | 112                | -           |
| Subvention salariale d'urgence du Canada, solde net | (189)                 | -           | (391)              | -           |
| Autres                                              | -                     | -           | (4)                | -           |
| <b>Éléments particuliers</b>                        | <b>(192) \$</b>       | <b>- \$</b> | <b>44 \$</b>       | <b>- \$</b> |

**Pertes de valeur**

En raison des réductions de capacité liées aux effets de la pandémie de COVID-19, Air Canada accélère le retrait de son parc aérien de 79 appareils plus anciens, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer. Ces appareils seront mis hors service de façon permanente et retirés des unités génératrices de trésorerie (« UGT ») afin d'évaluer la présence éventuelle de pertes de valeur. Un modèle fondé sur la juste valeur, moins le coût de la mise hors service, a servi pour évaluer la perte de valeur. La valeur recouvrable des appareils détenus par la Société est égale aux produits attendus de la cession, ce qui correspond aux meilleures estimations de la direction fondées, entre autres, sur les données d'entrée provenant de guides d'évaluation publiés et ajustées pour refléter les meilleures estimations de la direction quant à la conjoncture. La valeur recouvrable des appareils loués a été déterminée comme étant l'obligation nette estimative pour régler les contrats de location composée des paiements de loyers contractuels futurs et des coûts de restitution à la fin du bail.

Une perte de valeur sans incidence sur la trésorerie de 295 M\$ a été comptabilisée durant les neuf premiers mois de 2020 pour rendre compte de la baisse de la valeur des actifs au titre du droit d'utilisation des appareils loués et de la baisse de la valeur comptable des appareils détenus par la Société pour la ramener au produit de la cession attendu. Air Canada a aussi comptabilisé une perte de valeur de 32 M\$ relativement à des coûts engagés pour le développement d'immobilisations incorporelles d'ordre technologique qui avaient été incorporés et qui sont à présent annulés.

Des modifications aux estimations visant le produit de la cession attendu pourraient donner lieu à des ajustements de la perte de valeur au cours de périodes futures.

**Provisions pour réduction de l'effectif**

En raison de l'épidémie de COVID-19, Air Canada a entrepris de réduire son effectif d'environ 20 000 employés au deuxième trimestre de 2020, soit plus de la moitié de son personnel, au moyen de mises à pied, de cessations d'emploi, de départs volontaires, de retraites anticipées et de congés spéciaux. Une provision pour réduction de l'effectif de 76 M\$ a été comptabilisée relativement à ces mesures. À la clôture du troisième trimestre de 2020, des paiements de 21 M\$ avaient été effectués, l'obligation restante s'établissant à 55 M\$ au 30 septembre 2020.

La provision comprend les préavis de cessations d'emploi et les indemnités de cessations d'emploi estimées prévues dans les conventions collectives d'Air Canada et le *Code canadien du travail*. Ce montant pourrait être ajusté selon le nombre des employés mis à pied et la période pendant laquelle ils le demeurent. De plus, des avantages liés à la cessation d'emploi et des mesures de réduction de 36 M\$ ont été comptabilisés relativement aux obligations au titre des prestations de retraite et des avantages du personnel.

**Subvention salariale d'urgence du Canada**

En avril 2020, le gouvernement du Canada a annoncé le programme de Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC »), une aide aux employeurs pour maintenir ou rétablir au registre de paie leurs employés en poste au Canada et atténuer les difficultés découlant de la pandémie de COVID-19.

Air Canada a déterminé qu'elle remplissait les critères d'admissibilité à titre d'employeur et a demandé la SSUC avec effet rétroactif au 15 mars 2020. Air Canada a comptabilisé un montant brut total au titre du programme de SSUC de 197 M\$ au troisième trimestre de 2020 (492 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020). Des paiements comptants de 260 M\$ ont été reçus au troisième trimestre de 2020 (440 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020).

En juillet 2020, le programme a été refondu et prolongé jusqu'en décembre 2020, et le gouvernement du Canada a annoncé en septembre que le programme de subvention salariale serait de nouveau prolongé jusqu'en juin 2021. Air Canada entend continuer à participer au programme de SSUC, sous réserve de satisfaction des exigences d'admissibilité. Le montant de la SSUC imputé aux éléments particuliers est présenté après déduction du coût au titre des employés inactifs qui étaient admissibles à la subvention salariale en vertu du programme. Aucune condition non remplie ou autre éventualité n'est liée au programme de SSUC actuellement en vigueur.

**Produits (charges) autres que d'exploitation**

Les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 36 M\$ au troisième trimestre de 2020, en regard de charges autres que d'exploitation de 78 M\$ au troisième trimestre de 2019. Les charges autres que d'exploitation se sont établies à 805 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020 contre des produits autres que d'exploitation de 98 M\$ pour les neuf premiers mois de 2019.

Le profit de change s'est chiffré à 88 M\$ au troisième trimestre de 2020, contre un profit de change de 27 M\$ au troisième trimestre de 2019. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2020 était de 1,3319 \$ CA tandis qu'il était de 1,3576 \$ CA le 30 juin 2020. Le profit de change au troisième trimestre de 2020 tenait compte du profit de change lié à la dette à long terme et aux obligations locatives de 209 M\$.

La perte de change s'est chiffrée à 381 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020, contre un profit de change de 407 M\$ pour les neuf premiers mois de 2019. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2020 était de 1,3319 \$ CA tandis qu'il était de 1,2990 \$ CA le 31 décembre 2019. La perte de change pour les neuf premiers mois de 2020 tenait compte de la perte de change liée à la dette à long terme et aux obligations locatives de 141 M\$ et de la perte de change de 208 M\$ sur les dérivés de change.

### Impôts sur le résultat

Le tableau qui suit résume les impôts comptabilisés au troisième trimestre et pour les neuf premiers mois de 2020.

| (en millions de dollars canadiens)                       | Troisièmes trimestres |                 | Neuf premiers mois |                 |
|----------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------|--------------------|-----------------|
|                                                          | 2020                  | 2019            | 2020               | 2019            |
| Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat exigibles | (4) \$                | (93) \$         | 34 \$              | (123) \$        |
| Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat différés  | 140                   | (149)           | 58                 | (156)           |
| <b>Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat</b>    | <b>136 \$</b>         | <b>(242) \$</b> | <b>92 \$</b>       | <b>(279) \$</b> |

En raison de la pandémie de COVID-19, il existe un grand nombre d'indications négatives liées aux pertes subies durant l'exercice en cours et le moment où la situation s'améliorera est incertain. Ces indications négatives l'emportant actuellement sur les indications positives historiques, les actifs nets d'impôts différés ne sont pas comptabilisés à compter du deuxième trimestre de 2020. Les déductions fiscales sous-jacentes à ces actifs d'impôts sur le résultat différés demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable. La charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancée par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé par le biais du compte consolidé de résultat d'Air Canada.

Étant donné la non-comptabilisation d'actifs nets d'impôts différés, Air Canada a suspendu la présentation du bénéfice net ajusté, ce résultat n'étant pas notablement différent du bénéfice avant impôts ajusté, qu'elle continue de présenter.

## 5. PARC AÉRIEN

Devant la pandémie de COVID-19, Air Canada, de concert avec les transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte aux termes de contrats d'achat de capacité, a réduit la capacité en immobilisant temporairement au sol un certain nombre d'appareils. Air Canada continuera d'évaluer les ajustements et les autres mesures visant le parc aérien, la capacité et l'horaire en fonction de l'évolution de la situation. Étant donné l'incertitude qui persiste à l'égard de la pandémie de COVID-19 et de l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing et du moment de leur remise en service, l'information présentée à la rubrique 9, *Parc aérien*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada ne représente plus le parc aérien en exploitation d'Air Canada ni le calendrier de livraison connexe. Pour l'heure, la Société ne peut raisonnablement prévoir la planification de son parc aérien, non plus que l'horaire ou la capacité durant et après la pandémie de COVID-19 tant qu'aucune projection fiable ne peut être faite relativement à la demande et que l'incidence et la durée de l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing ne sont pas connues. Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge au 31 décembre 2019 et au 30 septembre 2020. Les tableaux ci-après comprennent un nombre important d'appareils qui ont été immobilisés au sol en raison de la pandémie de COVID-19 ainsi que les 24 appareils 737 MAX de Boeing du parc aérien principal qui font l'objet d'une interdiction de vol depuis mars 2019.

Air Canada accélère le retrait de son parc aérien de 79 appareils plus anciens. Cette mesure simplifiera le parc aérien global de la Société, réduira sa structure de coûts et diminuera son empreinte carbone.

|                                      | Réel             |                                                                      |                   |
|--------------------------------------|------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------|
|                                      | 31 décembre 2019 | Modifications<br>apportées pour les<br>neuf premiers<br>mois de 2020 | 30 septembre 2020 |
| <b>Parc aérien principal</b>         |                  |                                                                      |                   |
| <b><u>Gros-porteurs</u></b>          |                  |                                                                      |                   |
| 787-8 de Boeing                      | 8                | -                                                                    | 8                 |
| 787-9 de Boeing                      | 29               | -                                                                    | 29                |
| 777-300ER de Boeing                  | 19               | -                                                                    | 19                |
| 777-200LR de Boeing                  | 6                | -                                                                    | 6                 |
| 767-300ER de Boeing                  | 5                | (5)                                                                  | -                 |
| A330-300 d'Airbus                    | 13               | 2                                                                    | 15                |
| <b><u>Appareils monocouloirs</u></b> |                  |                                                                      |                   |
| 737 MAX 8 de Boeing                  | 24               | -                                                                    | 24                |
| A321 d'Airbus                        | 15               | -                                                                    | 15                |
| A320 d'Airbus                        | 38               | (1)                                                                  | 37                |
| A319 d'Airbus                        | 16               | -                                                                    | 16                |
| A220-300 d'Airbus                    | 1                | 9                                                                    | 10                |
| E190 d'Embraer                       | 14               | (14)                                                                 | -                 |
| <b>Total – parc aérien principal</b> | <b>188</b>       | <b>(9)</b>                                                           | <b>179</b>        |

| Air Canada Rouge                                         | Réal             |                                                             |                   |
|----------------------------------------------------------|------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------|
|                                                          | 31 décembre 2019 | Modifications apportées pour les neuf premiers mois de 2020 | 30 septembre 2020 |
| <b>Gros-porteurs</b>                                     |                  |                                                             |                   |
| 767-300ER de Boeing                                      | 25               | (25)                                                        | -                 |
| <b>Appareils monocouloirs</b>                            |                  |                                                             |                   |
| A321 d'Airbus                                            | 14               | -                                                           | 14                |
| A320 d'Airbus                                            | 3                | 1                                                           | 4                 |
| A319 d'Airbus                                            | 22               | (2)                                                         | 20                |
| <b>Total – Air Canada Rouge</b>                          | <b>64</b>        | <b>(26)</b>                                                 | <b>38</b>         |
| <b>Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge</b> | <b>252</b>       | <b>(35)</b>                                                 | <b>217</b>        |

Le 13 mars 2019, Transports Canada a publié un avis de sécurité visant la fermeture de l'espace aérien canadien aux appareils 737 MAX de Boeing jusqu'à nouvel ordre. Par la suite, la Federal Aviation Administration a temporairement interdit de vol ces appareils, et la société Boeing a suspendu toutes les livraisons de 737 MAX de Boeing aux transporteurs clients. Air Canada a une commande ferme visant 40 appareils 737 MAX de Boeing. Au moment de l'interdiction de vol, Air Canada comptait 24 appareils 737 MAX de Boeing dans son parc aérien en exploitation. La livraison des 16 appareils restants est prévue pour la période allant de la fin 2021 à 2023.

Au début de novembre 2020, Air Canada a modifié son contrat d'achat visant 45 appareils A220 d'Airbus et a annulé l'achat de 12 de ces appareils. Au 30 septembre 2020, elle avait pris livraison de dix de ces appareils et prévoit prendre livraison de cinq autres appareils au quatrième trimestre de 2020. La livraison des 18 appareils restants est prévue pour 2021 et 2022.

Air Canada prévoit la livraison d'un autre appareil A330 d'Airbus en 2020.

### Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2019 et au 30 septembre 2020, pour le compte d'Air Canada par Jazz, Sky Regional et d'autres sociétés aériennes assurant des vols sous le nom de marque Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada. Le tableau ci-après comprend un nombre important d'appareils qui ont été immobilisés au sol en conséquence de la pandémie de COVID-19.

|                                   | Réal             |                                                             |                   |
|-----------------------------------|------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------|
|                                   | 31 décembre 2019 | Modifications apportées pour les neuf premiers mois de 2020 | 30 septembre 2020 |
| E175 d'Embraer                    | 25               | -                                                           | 25                |
| CRJ-100/200 de Bombardier         | 22               | (7)                                                         | 15                |
| CRJ-900 de Bombardier             | 26               | 3                                                           | 29                |
| Dash 8-100 de Bombardier          | 6                | (6)                                                         | -                 |
| Dash 8-300 de Bombardier          | 23               | (2)                                                         | 21                |
| Dash 8-Q400 de Bombardier         | 44               | -                                                           | 44                |
| <b>Total – Air Canada Express</b> | <b>146</b>       | <b>(12)</b>                                                 | <b>134</b>        |

## 6. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

### 6.1. Liquidité

#### **Incidence de la pandémie de COVID-19**

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus et de ses flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada ainsi qu'au Japon, en Australie et dans certains pays européens, notamment.

Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020, et comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. Il est prévu que cette incidence considérablement négative sur les flux de trésorerie et la situation financière d'Air Canada se maintiendra, même compte tenu des initiatives d'atténuation décrites à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion. Étant donné l'incertitude qui persiste à l'égard de la pandémie de COVID-19, l'étendue complète et la durée des répercussions demeurent inconnues.

Air Canada a conclu un certain nombre d'opérations de financement en 2020, comme il est indiqué à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion, afin d'accroître sa situation de trésorerie et, par la même occasion, sa souplesse opérationnelle, notamment en vue de l'instauration des mesures d'atténuation et de reprise quant à la pandémie de COVID-19.

Le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroplan, de Vacances Air Canada et d'Air Canada Cargo) s'élevait à environ 1,8 G\$ à la suite de la clôture des transactions indiquées à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour accroître ses niveaux de liquidité, Air Canada envisage d'autres accords de financement.

#### **Gestion du risque de liquidité**

Air Canada gère ses besoins de liquidité grâce à diverses stratégies, notamment en s'efforçant de maintenir et d'améliorer les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation ainsi que les flux de trésorerie disponibles, en concluant au besoin des engagements de financement pour les appareils nouveaux et actuels ainsi qu'en exécutant d'autres activités de financement.

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements d'immobilisations, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 6.6, 6.7 et 6.8 du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, notamment en fonction de plusieurs scénarios et de diverses hypothèses, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'arrangements de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et respecter les conditions des ententes de financement.

Au 30 septembre 2020, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 8 189 M\$ (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 7 775 M\$ ainsi que de placements à long terme de 414 M\$), comparativement à des liquidités non soumises à restrictions de 7 355 M\$ au 30 septembre 2019 (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 869 M\$, de facilités de crédit non utilisées de 994 M\$, ainsi que de placements à long terme de 492 M\$). Se reporter à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion pour une analyse des mesures qu'a prises Air Canada à l'égard de la pandémie de COVID-19.

Étant donné l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur les produits passages et les produits passages perçus d'avance, Air Canada a modifié sa définition du niveau minimal de trésorerie nécessaire pour mener à bien ses activités commerciales courantes. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie

nécessaire correspond désormais à un montant fixe de 2 400 M\$, alors qu'auparavant, elle équivalait à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation tient compte des diverses clauses restrictives de nature financière d'Air Canada, en plus de permettre une couverture convenable des produits passages perçus d'avance et des besoins de liquidité d'Air Canada, qui sont décrits ci-dessus. À compter du troisième trimestre de 2020, Air Canada ne fournit plus d'information sur la trésorerie excédentaire, car ce montant n'est pas pertinent dans le contexte actuel.

## 6.2. Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 30 septembre 2020 et au 31 décembre 2019.

| (en millions de dollars canadiens)                                           | 30 septembre 2020 | 31 décembre 2019 | Variation (\$)    |
|------------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| <b>Actif</b>                                                                 |                   |                  |                   |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme            | 7 775 \$          | 5 889 \$         | 1 886 \$          |
| Autres actifs courants                                                       | 968               | 1 627            | (659)             |
| <b>Actifs courants</b>                                                       | <b>8 743 \$</b>   | <b>7 516 \$</b>  | <b>1 227 \$</b>   |
| Placements, dépôts et autres actifs                                          | 695               | 936              | (241)             |
| Immobilisations corporelles                                                  | 12 170            | 12 834           | (664)             |
| Actifs au titre des régimes de retraite                                      | 2 541             | 2 064            | 477               |
| Impôt sur le résultat différé                                                | 23                | 134              | (111)             |
| Immobilisations incorporelles                                                | 1 114             | 1 002            | 112               |
| Goodwill                                                                     | 3 273             | 3 273            | -                 |
| <b>Total de l'actif</b>                                                      | <b>28 559 \$</b>  | <b>27 759 \$</b> | <b>800 \$</b>     |
| <b>Passif</b>                                                                |                   |                  |                   |
| Passifs courants                                                             | 7 236 \$          | 7 775 \$         | (539) \$          |
| Dette à long terme et obligations locatives                                  | 11 161            | 8 024            | 3 137             |
| Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés                     | 3 857             | 3 136            | 721               |
| Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel     | 3 061             | 2 930            | 131               |
| Provisions au titre de la maintenance                                        | 1 020             | 1 240            | (220)             |
| Autres passifs non courants                                                  | 436               | 181              | 255               |
| Impôt sur le résultat différé                                                | 73                | 73               | -                 |
| <b>Total du passif</b>                                                       | <b>26 844 \$</b>  | <b>23 359 \$</b> | <b>3 485 \$</b>   |
| <b>Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires</b>              | <b>1 715 \$</b>   | <b>4 400 \$</b>  | <b>(2 685) \$</b> |
| <b>Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires</b> | <b>28 559 \$</b>  | <b>27 759 \$</b> | <b>800 \$</b>     |

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 6.4, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les obligations locatives sont examinées aux rubriques 6.3, *Dette nette*, et 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*.

Au 30 septembre 2020, le passif net au titre des régimes de retraite et avantages du personnel s'élevait à 520 M\$ (soit les actifs au titre des régimes de retraite de 2 541 M\$ déduction faite du passif au titre des régimes de retraite et avantages du personnel de 3 061 M\$), en baisse de 346 M\$ par rapport au 31 décembre 2019. Cette diminution est surtout imputable au gain actuariel net à la réévaluation du passif des régimes d'avantages du personnel de 635 M\$ (444 M\$, après impôts) comptabilisé à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada, facteur en partie contrebalancé par la charge au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel comptabilisée au cours de l'exercice. Ce gain

actuariel tient compte de l'incidence du rendement accru de l'actif des régimes, en partie contrebalancé par le fléchissement de 40 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer le passif.

La partie à long terme des provisions au titre de la maintenance s'est établie à 1 020 M\$, en baisse de 220 M\$ par rapport au 31 décembre 2019. Cette baisse rend compte du reclassement d'une tranche de 257 M\$ dans le passif courant à l'égard des contrats de location expirant dans les 12 prochains mois. La baisse rend également compte de l'incidence d'une réduction de 72 M\$ des provisions au titre de la maintenance du fait des estimations actualisées des coûts de restitution en fin de bail en prévision de la restitution d'appareils aux bailleurs à l'expiration des contrats de location (au cours des 12 prochains mois), compte tenu de l'incidence de la réduction des vols imputable à la pandémie, facteur contrebalancé par les charges courantes liées aux provisions au titre de la maintenance et l'incidence défavorable du change.

### 6.3. Dette nette

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 30 septembre 2020 et au 31 décembre 2019.

| (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)                                             | 30 septembre 2020 | 31 décembre 2019 | Variation (\$)  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| Total de la dette à long terme et des obligations locatives                                               | 11 161 \$         | 8 024 \$         | 3 137 \$        |
| Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives                                     | 2 001             | 1 218            | 783             |
| <b>Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante</b>          | <b>13 162 \$</b>  | <b>9 242 \$</b>  | <b>3 920 \$</b> |
| Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, placements à court terme et placements à long terme | (8 189)           | (6 401)          | (1 788)         |
| <b>Dette nette<sup>1)</sup></b>                                                                           | <b>4 973 \$</b>   | <b>2 841 \$</b>  | <b>2 132 \$</b> |

1) La dette nette est une mesure financière complémentaire aux PCGR et un élément clé du capital géré par Air Canada, et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société.

Au 30 septembre 2020, la dette nette s'établissait à 4 973 M\$, en hausse de 2 132 M\$ par rapport au 31 décembre 2019, du fait de l'incidence des flux de trésorerie nets affectés aux opérations de financement et d'investissement pour les neuf premiers mois de 2020. Se reporter à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion, pour un complément d'information sur les opérations de financement par emprunt conclues en 2020. Comme il est expliqué plus amplement à la note 6 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2020, l'option de conversion liée aux billets non garantis de premier rang convertibles échéant en 2025 est comptabilisée à titre de passif financier dérivé incorporé et imputée aux autres passifs non courants à l'état consolidé de la situation financière. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2020 par rapport au 31 décembre 2019 a accru de 141 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains).

Air Canada a suspendu la présentation du ratio de levier financier, car cette mesure n'est d'aucune utilité eu égard aux graves répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les résultats. Dans le contexte actuel, les niveaux de liquidité (se reporter à la rubrique 6.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion pour l'analyse des niveaux de liquidité) et l'épuisement du capital net (se reporter à la rubrique 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour l'analyse de l'épuisement du capital net) sont certaines des mesures clés que surveille la direction. L'épuisement du capital net n'est pas une mesure reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Au 30 septembre 2020, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada avant impôts s'établissait à 7,4 %. Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 18,1 %, et au coût moyen mixte des emprunts et des obligations locatives de 4,8 % (composé du coût moyen des emprunts de 4,4 % et du coût moyen des obligations locatives de 5,9 %).

Par comparaison, au 31 décembre 2019, le CMPC avant impôts s'établissait à 7,0 % et correspondait au coût du capital, estimé à 15,0 %, et au coût moyen mixte des emprunts et des obligations locatives de 5,0 % (composé du coût moyen des emprunts de 4,1 % et du coût moyen des obligations locatives de 6,5 %).

#### 6.4. Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 septembre 2020 et au 31 décembre 2019.

| (en millions de dollars canadiens)                                    | 30 septembre 2020 | 31 décembre 2019 | Variation (\$)  |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme     | 7 775 \$          | 5 889 \$         | 1 886 \$        |
| Créances clients                                                      | 518               | 926              | (408)           |
| Autres actifs courants                                                | 450               | 701              | (251)           |
| <b>Total des actifs courants</b>                                      | <b>8 743 \$</b>   | <b>7 516 \$</b>  | <b>1 227 \$</b> |
| Dettes fournisseurs et charges à payer                                | 2 237             | 2 456            | (219)           |
| Produits passages perçus d'avance                                     | 2 322             | 2 939            | (617)           |
| Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés              | 676               | 1 162            | (486)           |
| Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives | 2 001             | 1 218            | 783             |
| <b>Total des passifs courants</b>                                     | <b>7 236 \$</b>   | <b>7 775 \$</b>  | <b>(539) \$</b> |
| <b>Fonds de roulement, montant net</b>                                | <b>1 507 \$</b>   | <b>(259) \$</b>  | <b>1 766 \$</b> |

Le montant net du fonds de roulement de 1 507 M\$ au 30 septembre 2020 représente un accroissement de 1 766 M\$ par rapport au 31 décembre 2019. Cette amélioration est attribuable aux opérations de financement décrites à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion et au reclassement d'une partie des produits différés d'Aéroparc des éléments courants aux éléments non courants, par suite de la réduction estimative des échanges de milles Aéroparc au cours des 12 prochains mois. Ces facteurs, qui ont accru le montant net du fonds de roulement, ont été en partie contrebalancés par le montant négatif des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation imputable aux pertes d'exploitation comptabilisées en 2020 et au fléchissement des produits passages perçus d'avance durant la période en raison de la pandémie de COVID-19. Les produits passages perçus d'avance augmentent généralement aux premier et deuxième trimestres à l'orée de la haute saison estivale. En revanche, du fait de la pandémie de COVID-19 et du fléchissement soudain de la demande passagers, facteurs conjugués à l'accroissement des remboursements aux clients, l'élément de passif au titre des produits passages perçus d'avance a baissé durant les neuf premiers mois de 2020. En outre, la valeur résiduelle de billets non remboursables relatifs à des vols annulés en raison de la pandémie de COVID-19 peut être convertie, soit en bon de voyage sans date d'expiration et transférable, soit en milles Aéroparc, facteur qui pourrait comprimer encore davantage les produits passages perçus d'avance à mesure que ces valeurs résiduelles sont utilisées pour l'achat de nouveaux billets. Étant donné l'incertitude relative à la demande passagers, une tranche de l'élément de passif au titre des produits passages perçus d'avance, notamment les bons de voyage sans date d'expiration, peut être utilisée au-delà de 12 mois. En revanche, l'intégralité de l'élément de passif au titre des produits passages perçus d'avance est classée à titre de passif courant.

## 6.5. Flux de trésorerie consolidés

Le tableau ci-après présente les flux de trésorerie d'Air Canada pour les périodes indiquées.

| (en millions de dollars canadiens)                                                                   | Troisièmes trimestres |                 |                   | Neuf premiers mois |                   |                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
|                                                                                                      | 2020                  | 2019            | Variation (\$)    | 2020               | 2019              | Variation (\$)    |
| <b>Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation</b>                 | <b>(286) \$</b>       | <b>834 \$</b>   | <b>(1 120) \$</b> | <b>(1 557) \$</b>  | <b>5 035 \$</b>   | <b>(6 592) \$</b> |
| Produits des emprunts                                                                                | 1 114                 | -               | 1 114             | 6 008              | -                 | 6 008             |
| Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives                                      | (1 433)               | (276)           | (1 157)           | (2 211)            | (808)             | (1 403)           |
| Actions rachetées aux fins d'annulation                                                              | -                     | (94)            | 94                | (132)              | (248)             | 116               |
| Émission d'actions                                                                                   | -                     | 5               | (5)               | 554                | 8                 | 546               |
| Frais de financement                                                                                 | (13)                  | -               | (13)              | (75)               | -                 | (75)              |
| <b>Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement</b>                 | <b>(332) \$</b>       | <b>(365) \$</b> | <b>33 \$</b>      | <b>4 144 \$</b>    | <b>(1 048) \$</b> | <b>5 192 \$</b>   |
| Placements à court terme et placements à long terme                                                  | (368)                 | 197             | (565)             | (72)               | (322)             | 250               |
| Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles                                                | (282)                 | (301)           | 19                | (867)              | (1 774)           | 907               |
| Produit de la vente d'actifs                                                                         | 2                     | 3               | (1)               | 6                  | 6                 | -                 |
| Acquisition d'Aéroplan                                                                               | -                     | -               | -                 | -                  | (517)             | 517               |
| Participation dans Chorus                                                                            | -                     | -               | -                 | -                  | (97)              | 97                |
| Autres                                                                                               | 4                     | 11              | (7)               | 41                 | 62                | (21)              |
| <b>Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement</b>                               | <b>(644) \$</b>       | <b>(90) \$</b>  | <b>(554) \$</b>   | <b>(892) \$</b>    | <b>(2 642) \$</b> | <b>1 750 \$</b>   |
| <b>Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie</b> | <b>(37) \$</b>        | <b>6 \$</b>     | <b>(43) \$</b>    | <b>5 \$</b>        | <b>1 \$</b>       | <b>4 \$</b>       |
| <b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>                   | <b>(1 299) \$</b>     | <b>385 \$</b>   | <b>(1 684) \$</b> | <b>1 700 \$</b>    | <b>1 346 \$</b>   | <b>354 \$</b>     |

### Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation

Au troisième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont établis à 286 M\$, soit une détérioration de 1 120 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2019 du fait du fléchissement du résultat d'exploitation imputable à l'incidence de la pandémie de COVID-19. Au cours des neuf premiers mois de 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont établis à 1 557 M\$, soit une détérioration de 6 592 M\$, par rapport à la période correspondante de 2019, du fait du fléchissement du résultat d'exploitation et de la contraction de la trésorerie tirée du fonds de roulement en raison de la baisse des produits passages perçus d'avance, facteurs imputables à l'incidence de la pandémie de COVID-19. Des entrées de trésorerie de 1 612 M\$ relatives à l'acquisition d'Aéroplan par Air Canada avaient eu une incidence favorable au premier trimestre de 2019.

### Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement

Au troisième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont chiffrés à 332 M\$, soit une progression de 33 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2019. Pour les neuf premiers mois de 2020, les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont établis à 4 144 M\$, en hausse de 5 192 M\$ en regard de la période correspondante de 2019.

Le produit net tiré des financements par instruments d'emprunt de 1 101 M\$ au troisième trimestre de 2020 et le produit net tiré des financements par instruments d'emprunt et instruments de capitaux propres de 6 487 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020 rendent compte de l'incidence des opérations de financement décrites à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion.

La réduction de la dette à long terme et des obligations locatives s'est chiffrée à 1 433 M\$ au troisième trimestre de 2020 et à 2 211 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020, et comportait des remboursements forfaitaires de 1 177 M\$ au troisième trimestre de 2020 et de 1 432 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020, remboursements dans le cadre desquels Air Canada a refinancé ou remplacé les montants visés.

### Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement

Au troisième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement de 644 M\$ rendent compte d'une augmentation de 554 M\$ en regard du troisième trimestre de 2019, du fait surtout des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme. Pour les neuf premiers mois de 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement de 892 M\$ rendent compte d'une réduction de 1 750 M\$ en regard de la période correspondante de 2019, en raison surtout de la baisse des achats nets d'immobilisations corporelles en glissement annuel, ainsi que des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme. Les achats d'immobilisations corporelles sont présentés déduction faite des paiements de règlement additionnels de la part de la société Boeing relativement à l'immobilisation au sol de la flotte d'appareils 737 MAX. Les chiffres du premier trimestre de 2019 tenaient compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan par Air Canada le 10 janvier 2019.

Se reporter aux rubriques 6.4, *Fonds de roulement*, 6.2, *Situation financière*, 6.3, *Dette nette*, et 6.9, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

### Flux de trésorerie disponibles

Le tableau ci-après présente le calcul des flux de trésorerie disponibles d'Air Canada pour les périodes indiquées.

| (en millions de dollars canadiens)                                                   | Troisièmes trimestres |               |                   | Neuf premiers mois |                 |                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|
|                                                                                      | 2020                  | 2019          | Variation (\$)    | 2020               | 2019            | Variation (\$)    |
| <b>Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation</b> | <b>(286) \$</b>       | <b>834 \$</b> | <b>(1 120) \$</b> | <b>(1 557) \$</b>  | <b>5 035 \$</b> | <b>(6 592) \$</b> |
| Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles                                | (282)                 | (301)         | 19                | (867)              | (1 774)         | 907               |
| Produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan (indiqué ci-dessus)            | -                     | -             | -                 | -                  | (1 612)         | 1 612             |
| <b>Flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup></b>                                   | <b>(568) \$</b>       | <b>533 \$</b> | <b>(1 101) \$</b> | <b>(2 424) \$</b>  | <b>1 649 \$</b> | <b>(4 073) \$</b> |

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement et du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles. Le produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan a également été exclu du calcul des flux de trésorerie disponibles d'Air Canada en 2019. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Au troisième trimestre de 2020, le montant négatif des flux de trésorerie disponibles de 568 M\$ s'est détérioré de 1 101 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2019, en raison de la contraction des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation imputable à la pandémie de COVID-19.

Pour les neuf premiers mois de 2020, le montant négatif des flux de trésorerie disponibles de 2 424 M\$ s'est détérioré de 4 073 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2019, en raison de la contraction des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation imputable à la pandémie de COVID-19, facteur en partie compensé par la baisse des dépenses d'investissement en glissement annuel.

## Épuisement du capital net

Le tableau ci-après présente le calcul de l'épuisement du capital net d'Air Canada pour les périodes indiquées.

| (en millions de dollars canadiens)                                                       | Troisième trimestre de 2020 | Neuf premiers mois de 2020 |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| <b>Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation</b>                     | <b>(286) \$</b>             | <b>(1 557) \$</b>          |
| <b>Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) des activités de financement</b> | <b>(332)</b>                | <b>4 144</b>               |
| <b>Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement</b>                   | <b>(644)</b>                | <b>(892)</b>               |
| <b>Moins :</b>                                                                           |                             |                            |
| Produit net tiré de nouvelles opérations de financement                                  | (1 101)                     | (6 487)                    |
| Remboursements de dette forfaitaires                                                     | 1 177                       | 1 432                      |
| Placements à court terme et à long terme                                                 | 368                         | 72                         |
| <b>Épuisement du capital net<sup>1)</sup></b>                                            | <b>(818) \$</b>             | <b>(3 288) \$</b>          |

1) L'épuisement du capital net est une mesure financière hors PCGR qu'utilise Air Canada pour mesurer la trésorerie affectée au maintien des activités, au soutien des dépenses d'investissement et au règlement des remboursements ordinaires de la dette, le tout compte non tenu de l'incidence nette du produit tiré de nouvelles opérations de financement. L'épuisement du capital net s'entend des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement, et de tout remboursement forfaitaire à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme.

Au troisième trimestre de 2020, l'épuisement du capital net s'est établi à 818 M\$ (soit une moyenne d'environ 9 M\$ par jour), résultat nettement meilleur que les prévisions en matière d'épuisement du capital net de l'ordre de 1,35 G\$ à 1,6 G\$ (soit une moyenne de l'ordre de 15 M\$ à 17 M\$ par jour). Ce résultat est attribuable à plusieurs facteurs, notamment le report de certaines dépenses d'investissement, les sommes encaissées au titre du programme de SSUC qui ont été plus élevées, et d'autres gains au titre du fonds de roulement du fait à la fois du report des paiements aux fournisseurs à des périodes futures et des recouvrements au titre des impôts sur le résultat et des taxes de vente dont la matérialisation était prévue pour des périodes ultérieures.

## 6.6. Dépenses d'investissement et accords de financement connexes

### Appareils 737 MAX de Boeing

Aux termes d'un contrat d'achat intervenu entre Air Canada et The Boeing Company (« Boeing ») en mars 2014, Air Canada avait une commande ferme visant 61 appareils 737 MAX de Boeing, soit 33 appareils 737 MAX 8 et 28 appareils 737 MAX 9, assortie du droit de substituer entre eux ces modèles ainsi que d'en remplacer par des appareils 737 MAX 7. Le contrat prévoyait également des options d'achat visant 18 appareils et certains droits d'achat portant sur 30 appareils supplémentaires.

En 2019, Air Canada a conclu ses négociations avec la société Boeing en vue de régler les modalités d'un accord relatif à l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing. Les paiements de règlement envisagés aux termes de l'accord ont été versés à Air Canada au quatrième trimestre de 2019 et aux premier et deuxième trimestres de 2020. Le dédommagement est comptabilisé à titre d'ajustement au prix d'achat relativement aux livraisons actuelles et futures et sera porté en réduction de la dotation à l'amortissement des immobilisations corporelles au compte consolidé de résultat d'Air Canada sur la durée de vie des appareils. De plus, il est comptabilisé en réduction des achats d'immobilisations corporelles au tableau consolidé des flux de trésorerie.

Au premier trimestre de 2020, Air Canada a finalisé la modification de sa commande initiale passée en 2014 auprès de la société Boeing, en vue de retrancher 11 appareils 737 MAX 9 de Boeing dont la livraison était prévue auparavant en 2023 et en 2024. Cette modification traduisait les besoins à long terme et en évolution quant à la planification du parc aérien d'Air Canada pour ces années.

Vingt-quatre appareils 737 MAX 8 de Boeing ont été livrés à ce jour.

Au début de novembre 2020, Air Canada a modifié le contrat conclu avec la société Boeing afin d'annuler la livraison de 10 appareils 737 MAX 8 faisant partie de la commande ferme visant 50 appareils et de reporter la livraison des 16 appareils restants pour la période allant de la fin 2021 à 2023. Le tableau des engagements d'immobilisations ci-après a été modifié pour rendre compte de cette annulation et des changements visant le calendrier de livraison. Dans le cadre de cette modification, les options portant sur huit appareils et les droits d'achat relatifs à 30 appareils supplémentaires ont également été annulés.

### Appareils A220-300 d'Airbus

Aux termes d'un contrat d'achat intervenu en juin 2016 entre Air Canada et la Société en commandite Airbus Canada (société remplaçant Bombardier Inc.), Air Canada a une commande ferme visant 45 appareils A220-300 d'Airbus (appelés auparavant appareils CS300 de la gamme C Series de Bombardier) et des options portant sur 30 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires.

Air Canada a conclu une modification au contrat d'achat, laquelle est entrée en vigueur au début de novembre 2020. De ce fait, Air Canada a reporté la livraison de 18 appareils à 2021 et 2022 et a annulé l'achat des 12 derniers appareils A220 d'Airbus visés par la commande ferme. Au 30 septembre 2020, Air Canada avait pris livraison de 10 appareils A220 d'Airbus et elle compte prendre livraison de cinq autres appareils au quatrième trimestre de 2020. Le tableau des engagements d'immobilisations ci-après a été modifié pour rendre compte de ces changements au calendrier de livraison.

Comme il est indiqué à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion, Air Canada a obtenu en septembre 2020 une facilité garantie engagée totalisant 788 M\$ en vue de financer l'achat des 18 premiers appareils A220 d'Airbus.

### Engagements d'immobilisations

Comme il est indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 30 septembre 2020, d'environ 2 695 M\$. Ce tableau tient compte de l'incidence du programme de réduction et de report des dépenses d'investissement décrit à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion.

| (en millions de dollars canadiens)                                                                                    | Reste de<br>2020 | 2021            | 2022            | 2023          | 2024          | Par la<br>suite       | Total                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------------|-----------------------|
| Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement                                                                 | 281 \$           | 943 \$          | 1 111 \$        | 360 \$        | - \$          | - \$                  | 2 695 \$              |
| Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement                                            | 22               | 277             | 463             | 321           | 515           | Non disponible        | Non disponible        |
| Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement <sup>1)</sup> | 9                | 185             | 196             | 211           | 216           | Non disponible        | Non disponible        |
| <b>Total des dépenses projetées<sup>2)</sup></b>                                                                      | <b>312 \$</b>    | <b>1 405 \$</b> | <b>1 770 \$</b> | <b>892 \$</b> | <b>731 \$</b> | <b>Non disponible</b> | <b>Non disponible</b> |

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2023 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 211 M\$ et de 216 M\$ ont été établies pour 2023 et 2024.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 30 septembre 2020, soit 1 \$ US pour 1,3319 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils est basé sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 30 septembre 2020.

## 6.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens, des régimes complémentaires de retraite et des régimes de retraite pour les employés à l'étranger. Air Canada offre également divers régimes à cotisations

définies, ainsi que des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes complémentaires de retraite.

En date du 30 septembre 2020, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité de 2,7 G\$. Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations définies du même régime de retraite.

Le total des cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite à prestations déterminées (compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires) devrait se chiffrer à 100 M\$ pour 2020.

En date du 30 septembre 2020, une tranche approximative de 75 % des actifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada était investie dans des instruments de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche substantielle du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada cherche à maintenir un pourcentage élevé de produits de placement à revenu fixe à long terme afin de couvrir les passifs au titre des régimes de retraite.

## 6.8. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 30 septembre 2020, y compris celles liées au paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements. Les dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements présentées dans le tableau ci-après pourraient changer une fois que seront connues la durée et l'incidence de l'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing. Les obligations contractuelles présentées ci-après ne tiennent pas compte de l'incidence des modifications apportées au parc mises en œuvre après le 30 septembre 2020 et dont les répercussions n'ont pas encore été déterminées.

| (en millions de dollars canadiens)                                 | Reste de 2020 | 2021 <sup>2)</sup> | 2022            | 2023            | 2024            | Par la suite    | Total            |
|--------------------------------------------------------------------|---------------|--------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| <b><u>Capital</u></b>                                              |               |                    |                 |                 |                 |                 |                  |
| Dette à long terme                                                 | 93 \$         | 1 478 \$           | 666 \$          | 2 352 \$        | 1 252 \$        | 4 437 \$        | 10 278 \$        |
| Obligations locatives                                              | 164           | 515                | 448             | 439             | 401             | 1 391           | 3 358            |
| <b>Total des obligations liées au capital</b>                      | <b>257 \$</b> | <b>1 993 \$</b>    | <b>1 114 \$</b> | <b>2 791 \$</b> | <b>1 653 \$</b> | <b>5 828 \$</b> | <b>13 636 \$</b> |
| <b><u>Intérêts</u></b>                                             |               |                    |                 |                 |                 |                 |                  |
| Dette à long terme                                                 | 113           | 408                | 360             | 325             | 236             | 429             | 1 871            |
| Obligations locatives                                              | 47            | 161                | 130             | 105             | 82              | 361             | 886              |
| <b>Total des intérêts</b>                                          | <b>160 \$</b> | <b>569 \$</b>      | <b>490 \$</b>   | <b>430 \$</b>   | <b>318 \$</b>   | <b>790 \$</b>   | <b>2 757 \$</b>  |
| <b>Total de la dette à long terme et des obligations locatives</b> | <b>417 \$</b> | <b>2 562 \$</b>    | <b>1 604 \$</b> | <b>3 221 \$</b> | <b>1 971 \$</b> | <b>6 618 \$</b> | <b>16 393 \$</b> |
| <b>Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements</b>     | <b>281 \$</b> | <b>943 \$</b>      | <b>1 111 \$</b> | <b>360 \$</b>   | <b>- \$</b>     | <b>- \$</b>     | <b>2 695 \$</b>  |
| <b>Total des obligations contractuelles<sup>1)</sup></b>           | <b>698 \$</b> | <b>3 505 \$</b>    | <b>2 715 \$</b> | <b>3 581 \$</b> | <b>1 971 \$</b> | <b>6 618 \$</b> | <b>19 088 \$</b> |

1) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les passifs non courants autres que la dette à long terme et les obligations locatives en raison de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.

2) Les remboursements de dette de 2021 comprennent le reliquat de 371 M\$ à l'égard d'un prêt relais lié à l'achat d'appareils A220 d'Airbus, comme il est expliqué plus amplement à la rubrique 3, Aperçu général, du présent rapport de gestion. Depuis la livraison des neuf appareils A220 d'Airbus restants dans le cadre de ce prêt, une facilité garantie a été conclue qui permet à Air Canada de reporter le remboursement de la dette liée à ces appareils sur 12 ans à compter de la date de livraison.

Air Canada a des obligations à l'égard d'autres contrats de location d'appareils qui ne sont pas encore en vigueur. D'après les estimations concernant le calendrier des livraisons et des loyers, le total des obligations s'élève à environ 358 M\$. La durée des contrats de location d'appareils varie de huit à dix ans.

## 6.9. Capital-actions

Les actions d’Air Canada émises et en circulation, ainsi que les actions pouvant être émises, s’établissent comme suit aux dates indiquées ci-après :

|                                                                                                                      | 30 septembre 2020  | 31 décembre 2019   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Actions émises et en circulation</b>                                                                              |                    |                    |
| Actions à droit de vote variable                                                                                     | 104 108 797        | 126 664 740        |
| Actions à droit de vote                                                                                              | 192 598 512        | 137 151 838        |
| <b>Total des actions émises et en circulation</b>                                                                    | <b>296 707 309</b> | <b>263 816 578</b> |
| <b>Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises</b> |                    |                    |
| Billets convertibles                                                                                                 | 48 687 441         | -                  |
| Options sur actions                                                                                                  | 5 884 749          | 4 890 095          |
| <b>Total des actions pouvant être émises</b>                                                                         | <b>54 572 190</b>  | <b>4 890 095</b>   |
| <b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>                                                       | <b>351 279 499</b> | <b>268 706 673</b> |

### Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a suspendu au début de mars 2020 les rachats d’actions dans le cadre de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités (le renouvellement de l’offre publique de rachat antérieure avait été autorisé par la Bourse de Toronto) pour ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B (collectivement les « actions »). L’offre publique de rachat dans le cours normal des activités a expiré en mai 2020 et Air Canada ne l’a pas renouvelée. Pour cette raison, aucune action n’a été rachetée au troisième trimestre de 2020.

Au premier trimestre de 2020, Air Canada a racheté au total, aux fins d’annulation, 2 910 800 actions à un prix moyen de 43,76 \$ l’action pour une contrepartie totale de 127 M\$.

### Placement d’actions

En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme commercialisé de 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou en actions à droit de vote de catégorie B d’Air Canada au prix de 16,25 \$ l’action, moyennant un produit brut total de 576 M\$, qui comprend un produit brut de 75 M\$ tiré de l’exercice intégral par les preneurs fermes de leur option de surallocation visant l’achat d’au plus 4 620 000 actions. Après déduction des honoraires de prise ferme et des frais de placement, le produit net s’est établi à 552 M\$. En parallèle, Air Canada a également conclu un placement privé commercialisé de billets non garantis de premier rang convertibles échéant en 2025. Se reporter à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

### Convention d’arrangement définitive visant l’acquisition de Transat

Comme il est indiqué à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion, Air Canada a annoncé le 10 octobre 2020 des modifications apportées à la transaction conclue avec Transat. En présumant que l’acquisition de Transat sera réalisée et que tous les actionnaires de Transat choisiront de recevoir des actions d’Air Canada en contrepartie de leurs actions de Transat (et qu’aucun détenteur d’options de Transat n’exercera ses droits avant la date limite fixée pour exercer son choix et ne choisira de recevoir des actions d’Air Canada en contrepartie des actions de Transat sous-jacentes à ses options), Air Canada s’attendrait à émettre en tout jusqu’à 10 803 217 actions en lien avec l’acquisition (étant donné les 37 747 090 actions en circulation de Transat déclarées par Transat). Le tableau ci-dessus ne tient pas compte de l’émission potentielle de ces actions.

## 7. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels d’Air Canada pour les huit derniers trimestres.

| (en millions de dollars canadiens,<br>sauf indication contraire) | 2018             | 2019           |                |                |                | 2020              |                   |                   |
|------------------------------------------------------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|                                                                  | T4               | T1             | T2             | T3             | T4             | T1                | T2                | T3                |
| Produits d’exploitation                                          | 4 227 \$         | 4 434 \$       | 4 738 \$       | 5 529 \$       | 4 429 \$       | 3 722 \$          | 527 \$            | 757 \$            |
| Charges d’exploitation                                           | 4 048            | 4 307          | 4 316          | 4 573          | 4 284          | 4 155             | 2 082             | 1 542             |
| <b>Bénéfice (perte) d’exploitation</b>                           | <b>179</b>       | <b>127</b>     | <b>422</b>     | <b>956</b>     | <b>145</b>     | <b>(433)</b>      | <b>(1 555)</b>    | <b>(785)</b>      |
| <b>Produits (charges) autres que d’exploitation</b>              | <b>(570)</b>     | <b>158</b>     | <b>18</b>      | <b>(78)</b>    | <b>27</b>      | <b>(843)</b>      | <b>74</b>         | <b>(36)</b>       |
| <b>Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat</b>             | <b>(391)</b>     | <b>285</b>     | <b>440</b>     | <b>878</b>     | <b>172</b>     | <b>(1 276)</b>    | <b>(1 481)</b>    | <b>(821)</b>      |
| (Charge) recouvrement d’impôts sur le résultat                   | 31               | 60             | (97)           | (242)          | (20)           | 227               | (271)             | 136               |
| <b>Bénéfice net (perte nette)</b>                                | <b>(360) \$</b>  | <b>345 \$</b>  | <b>343 \$</b>  | <b>636 \$</b>  | <b>152 \$</b>  | <b>(1 049) \$</b> | <b>(1 752) \$</b> | <b>(685) \$</b>   |
| <b>Bénéfice (perte) par action – résultat dilué</b>              | <b>(1,33) \$</b> | <b>1,26 \$</b> | <b>1,26 \$</b> | <b>2,35 \$</b> | <b>0,56 \$</b> | <b>(4,00) \$</b>  | <b>(6,44) \$</b>  | <b>(2,31) \$</b>  |
| <b>Résultat avant impôts ajusté<sup>1)</sup></b>                 | <b>68 \$</b>     | <b>24 \$</b>   | <b>326 \$</b>  | <b>857 \$</b>  | <b>66 \$</b>   | <b>(520) \$</b>   | <b>(1 438) \$</b> | <b>(1 141) \$</b> |

1) Le résultat avant impôts ajusté n’est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.

Le tableau ci-après présente la ventilation des principaux éléments inclus dans les charges liées aux transporteurs régionaux pour les six derniers trimestres.

| (en millions de dollars canadiens)                         | 2019          |               |               | 2020          |               |               |
|------------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                                                            | T2            | T3            | T4            | T1            | T2            | T3            |
| Frais d’achat de capacité <sup>1)</sup>                    | 247 \$        | 266 \$        | 277 \$        | 253 \$        | 117 \$        | 127 \$        |
| Redevances aéroportuaires et de navigation                 | 74            | 78            | 71            | 63            | 12            | 24            |
| Frais de vente et de distribution                          | 41            | 43            | 38            | 33            | (1)           | 12            |
| Autres                                                     | 113           | 114           | 119           | 122           | 44            | 35            |
| <b>Total des charges liées aux transporteurs régionaux</b> | <b>475 \$</b> | <b>501 \$</b> | <b>505 \$</b> | <b>471 \$</b> | <b>172 \$</b> | <b>198 \$</b> |

1) Les frais d’achat de capacité ne tiennent pas compte de la composante des frais ayant trait aux coûts liés aux avions, lesquels sont comptabilisés à titre d’obligations locatives conformément à IFRS 16 Contrats de location.

Le tableau ci-après résume les principales statistiques d’exploitation trimestrielles d’Air Canada pour les six derniers trimestres.

| Réseau                                              | 2019 |      |      | 2020 |      |      |
|-----------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
|                                                     | T2   | T3   | T4   | T1   | T2   | T3   |
| PSPMO (en cents)                                    | 15,5 | 15,8 | 15,0 | 13,6 | 9,2  | 8,5  |
| CESMO (en cents)                                    | 15,5 | 14,1 | 16,2 | 17,7 | 92,9 | 25,9 |
| CESMO ajustées (en cents) <sup>1)</sup>             | 11,1 | 10,1 | 11,9 | 13,1 | 76,9 | 26,1 |
| Coût du litre de carburant (en cents) <sup>2)</sup> | 79,2 | 74,7 | 75,0 | 69,2 | 51,8 | 52,5 |

1) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.

2) Compte tenu de la charge de carburant aviation liée aux activités des transporteurs régionaux et des frais de transport et de manutention.

Le tableau ci-après présente le nombre de passagers-milles payants (« PMP »), les sièges-milles offerts (« SMO ») et les coefficients d'occupation d'Air Canada pour l'ensemble du réseau et par marché pour les huit derniers trimestres.

|                                 | 2018   | 2019   |        |        |        | 2020   |       |       |
|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| Réseau                          | T4     | T1     | T2     | T3     | T4     | T1     | T2    | T3    |
| PMP (en millions)               | 20 801 | 21 293 | 23 463 | 27 954 | 21 403 | 17 507 | 783   | 2 517 |
| SMO (en millions)               | 25 598 | 26 016 | 27 910 | 32 457 | 26 431 | 23 511 | 2 243 | 5 949 |
| Coefficient d'occupation (en %) | 81,3   | 81,8   | 84,1   | 86,1   | 81,0   | 74,5   | 34,9  | 42,3  |
| <b>Lignes intérieures</b>       |        |        |        |        |        |        |       |       |
| PMP (en millions)               | 4 684  | 4 251  | 5 097  | 6 298  | 4 682  | 3 604  | 376   | 1 413 |
| SMO (en millions)               | 5 667  | 5 274  | 6 068  | 7 474  | 5 861  | 4 930  | 876   | 2 504 |
| Coefficient d'occupation (en %) | 82,7   | 80,6   | 84,0   | 84,3   | 79,9   | 73,1   | 43,0  | 56,4  |
| <b>Lignes transfrontalières</b> |        |        |        |        |        |        |       |       |
| PMP (en millions)               | 3 734  | 4 296  | 3 845  | 4 010  | 3 695  | 3 322  | 25    | 97    |
| SMO (en millions)               | 4 662  | 5 341  | 4 686  | 4 764  | 4 700  | 4 741  | 106   | 250   |
| Coefficient d'occupation (en %) | 80,1   | 80,4   | 82,0   | 84,2   | 78,6   | 70,1   | 23,8  | 38,6  |
| <b>Lignes transatlantiques</b>  |        |        |        |        |        |        |       |       |
| PMP (en millions)               | 5 813  | 4 943  | 7 496  | 10 580 | 6 265  | 4 369  | 214   | 694   |
| SMO (en millions)               | 7 206  | 6 177  | 8 882  | 12 068 | 7 710  | 5 964  | 888   | 2 306 |
| Coefficient d'occupation (en %) | 80,6   | 80,0   | 84,4   | 87,7   | 81,3   | 73,3   | 24,1  | 30,1  |
| <b>Lignes transpacifiques</b>   |        |        |        |        |        |        |       |       |
| PMP (en millions)               | 4 514  | 4 486  | 5 072  | 5 364  | 4 504  | 3 026  | 113   | 182   |
| SMO (en millions)               | 5 541  | 5 367  | 5 971  | 6 217  | 5 456  | 3 957  | 290   | 658   |
| Coefficient d'occupation (en %) | 81,5   | 83,6   | 84,9   | 86,3   | 82,6   | 76,5   | 38,9  | 27,7  |
| <b>Autres lignes</b>            |        |        |        |        |        |        |       |       |
| PMP (en millions)               | 2 056  | 3 317  | 1 953  | 1 702  | 2 257  | 3 186  | 55    | 131   |
| SMO (en millions)               | 2 522  | 3 857  | 2 303  | 1 934  | 2 704  | 3 919  | 83    | 231   |
| Coefficient d'occupation (en %) | 81,6   | 86,0   | 84,8   | 88,0   | 83,5   | 81,3   | 66,3  | 56,8  |

## 8. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Les instruments financiers d’Air Canada et ses pratiques en matière de gestion du risque sont résumés à la rubrique 13, *Instruments financiers et gestion du risque*, du rapport de gestion de 2019 d’Air Canada et ils n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors.

Se reporter à la note 11 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d’Air Canada du troisième trimestre de 2020 pour un complément d’information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

## 9. MÉTHODES COMPTABLES

Les méthodes comptables d’Air Canada sont résumées à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2019 d’Air Canada et elles n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors, à l’exception de l’ajout ci-après. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d’Air Canada du troisième trimestre de 2020 pour un complément d’information sur les méthodes comptables d’Air Canada.

### **Subventions gouvernementales**

Air Canada comptabilise les subventions gouvernementales quand elle a l’assurance raisonnable que les subventions seront versées et qu’elle réunit les critères d’admissibilité à ces subventions. Les subventions gouvernementales à recevoir sont comptabilisées dans les créances clients à l’état consolidé de la situation financière. Air Canada comptabilise les subventions gouvernementales dans le compte consolidé de résultat de la période au cours de laquelle sont inscrites les charges que la subvention est censée compenser. Lorsqu’une subvention gouvernementale devient exigible à titre de compensation de charges engagées à des périodes précédentes, elle est comptabilisée dans le résultat net de la période au cours de laquelle elle devient exigible.

## 10. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les jugements et estimations comptables critiques d’Air Canada sont résumés à la rubrique 15, *Jugements et estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2019 d’Air Canada. Ils n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors, à l’exception des considérations suivantes qui ont été mises à jour afin de rendre compte des répercussions actuellement connues de la pandémie de COVID-19, situation en constante évolution.

### **Goodwill**

Une évaluation du goodwill a été effectuée à la clôture de la période en raison de la pandémie actuelle de COVID-19. Les résultats de l’évaluation indiquent une capitalisation boursière supérieure à la valeur comptable de l’actif net d’Air Canada, exclusion faite de la dette à long terme; aucune perte de valeur n’a donc été comptabilisée.

### **Points à considérer relativement à la perte de valeur des actifs non courants**

Une évaluation de la valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie (« UGT ») d’Air Canada comparativement à leur valeur comptable a été effectuée à partir des projections de flux de trésorerie révisées à la lumière de l’actuelle pandémie de COVID-19. La valeur recouvrable des UGT a été évaluée à partir de la juste valeur diminuée des coûts de sortie au moyen d’un modèle de flux de trésorerie actualisés. Le modèle de flux de trésorerie actualisés représenterait une évaluation de la juste valeur de niveau 3 dans la hiérarchie des justes valeurs d’IFRS 13. Les flux de trésorerie correspondent aux projections les plus plausibles de la direction étant donné les conditions actuelles et prévues du marché sur une période de cinq ans. Ces projections sont toutefois par nature incertaines en raison des effets récents et en constante évolution de la pandémie de COVID-19. Il est possible qu’à long terme, ces projections ne se concrétisent pas si la demande passagers est inférieure aux niveaux projetés et si les restrictions de déplacements persistent et que leur durée et leurs conséquences sont plus importantes que ce qui est actuellement prévu. La valeur recouvrable des deux unités génératrices de trésorerie demeure supérieure à leur valeur comptable. Des variations raisonnablement possibles des projections ont été prises en compte dans le cadre de cette évaluation, mais elles n’indiquent pas que les valeurs comptables seront supérieures aux valeurs recouvrables.

Les principales hypothèses utilisées reposent sur l'application d'un taux d'actualisation de 9,2 % aux projections de flux de trésorerie découlant d'hypothèses liées aux participants du marché relatives au coût moyen pondéré du capital d'Air Canada ajusté pour tenir compte des impôts et des risques spécifiques associés à l'unité génératrice de trésorerie testée. Les projections des flux de trésorerie au-delà de la période de cinq ans prévoient une augmentation de 2,5 % qui correspond à l'hypothèse de croissance à long terme du secteur du transport aérien compte tenu de divers facteurs, comme les projets d'Air Canada concernant son parc aérien et les hypothèses relatives à la croissance du secteur.

La pandémie de COVID-19 et son incidence sur l'économie évoluent sans cesse de manière imprévisible et présentent de nombreuses variables et éventualités à prendre en compte à des fins de modélisation. Lors des périodes futures, les effets de la pandémie pourraient avoir des répercussions importantes sur les produits prévus d'Air Canada et la valeur recouvrable des UGT.

Une évaluation de la dépréciation des appareils qui seront retirés de façon permanente du parc aérien a été effectuée séparément de l'évaluation des UGT d'Air Canada et a donné lieu à la comptabilisation d'une perte de valeur de 295 M\$ dans les éléments particuliers au deuxième trimestre de 2020, comme indiqué à la rubrique 4, *Résultats des activités*, du présent rapport de gestion.

### **Impôts sur le résultat**

À compter du deuxième trimestre de 2020, les actifs d'impôts sur le résultat différés liés aux pertes fiscales non utilisées et d'autres différences temporaires déductibles n'ont pas été comptabilisés. La direction a évalué les indications positives et négatives disponibles afin d'estimer si un bénéfice imposable suffisant pourra être dégagé pour permettre l'utilisation des actifs d'impôts différés existants. En raison de la pandémie de COVID-19, il existe un grand nombre d'indications négatives liées aux pertes subies durant l'exercice en cours et le moment où la situation s'améliorera est incertain. Ces indications négatives l'emportant actuellement sur les indications positives historiques, les actifs nets d'impôts différés n'ont pas été comptabilisés. Des actifs d'impôts différés n'ont été comptabilisés que dans la mesure où l'on s'attend à ce que les différences temporaires imposables se résorbent et génèrent un bénéfice imposable auquel les actifs d'impôts différés pourront être appliqués. Les déductions d'impôt sur le résultat futures sous-jacentes aux actifs d'impôts différés restent disponibles pour être utilisées à l'avenir afin de réduire le bénéfice imposable.

### **Provisions liées à la maintenance**

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réellement engagé à la fin du bail et le montant de la provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la période.

Au troisième trimestre de 2020 et à la suite des modifications apportées aux estimations des coûts en prévision de la restitution de ces appareils aux bailleurs à la fin des baux, un ajustement favorable de la charge de maintenance avions de 72 M\$ a été comptabilisé. Cet ajustement est principalement attribuable aux appareils A320 d'Airbus et aux appareils des transporteurs régionaux. Les dates d'expiration des baux sont les dates normalement prévues aux contrats de location d'appareils, qui ne sont pas visés par les mises hors service anticipées dont il est question à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion. Les coûts associés aux modalités contractuelles de restitution des prochains appareils loués à restituer ont été influencés favorablement par la réduction des heures de vol depuis les derniers travaux de maintenance et projetés jusqu'aux dates d'expiration des baux en raison de la pandémie de COVID-19.

La pandémie de COVID-19 et son incidence sur l'économie évoluent sans cesse de manière imprévisible et présentent de nombreuses variables et éventualités à prendre en compte à des fins de modélisation. Au cours des périodes futures, les effets de la pandémie pourraient avoir des répercussions importantes sur les produits prévus d'Air Canada et la valeur recouvrable des UGT.

## 11. ARRANGEMENTS HORS BILAN

L'information sur les arrangements hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 16, *Arrangements hors bilan*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. Les arrangements hors bilan n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

## 12. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 septembre 2020, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

## 13. SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS

Dans son rapport de gestion de 2019, Air Canada présentait l'incidence financière que les variations des prix du carburant aviation et la valeur du dollar canadien auraient eue de manière générale sur le résultat d'exploitation antérieur d'Air Canada. Étant donné la pandémie de COVID-19 et ses répercussions sur les résultats financiers d'Air Canada, les renseignements fournis à ce moment-là ne donnent pas une indication des tendances futures ou des résultats futurs et, compte tenu de cette incertitude, il est impossible pour Air Canada de prédire ces tendances ou résultats.

## 14. FACTEURS DE RISQUE

Pour obtenir une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada, se reporter à la rubrique 20, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. À l'exception des énoncés dans le présent rapport de gestion et de la mise à jour qui suit, il n'est survenu aucune modification notable visant les facteurs de risque concernant la Société depuis lors.

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus et de ses flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada ainsi qu'au Japon, en Australie et dans certains pays européens, notamment. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La demande à l'avenir demeure très difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements de par le monde et la sévérité des restrictions au Canada; ces restrictions et les préoccupations au sujet des déplacements liées à la pandémie de COVID-19 ainsi que les inquiétudes et les attentes des passagers concernant certaines précautions comme la distanciation physique compriment sensiblement la demande. En outre, la pandémie de COVID-19 a de sérieuses répercussions économiques, notamment sur les dépenses des entreprises et des ménages, facteur qui pourrait en retour affecter gravement la demande de transport. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation s'améliorera. La Société suit de très près la situation et prendra les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19. Ces mesures dépendront de divers facteurs, parmi lesquels l'évolution de l'épidémie, la disponibilité de tests de dépistage et vaccins rapides et efficaces à l'égard du virus, les mesures prises par les gouvernements et la réaction des passagers, ainsi que le moment de la reprise visant les voyages internationaux et les voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, dont aucun ne peut être prédit avec certitude.

Air Canada a instauré et mis en œuvre un certain nombre de mesures de sécurité en raison de la pandémie de COVID-19, notamment le programme Air Canada SoinsPropres+. Elle s'est de plus adressée publiquement aux gouvernements et autres autorités en vue que soit reconnue l'efficacité de ces mesures de sécurité et que soit permis un allègement mesuré et responsable des restrictions de déplacements, à l'instar des mesures adoptées dans d'autres territoires. Air Canada demeurera défavorablement affectée si ces restrictions restent en vigueur indéfiniment. Air Canada, sa marque et sa réputation pourraient également se ressentir défavorablement de la perception que les mesures de sécurité instaurées ne suffisent pas à atténuer le risque de transmission de la COVID-19 ou à alléger les restrictions de déplacements imposées par les gouvernements.

Les activités d’Air Canada pourraient en outre subir une incidence encore plus défavorable si nos employés (ou les employés de tiers comme ceux des aéroports ou de fournisseurs) sont entièrement ou partiellement incapables d’accomplir leur travail, notamment en raison de l’obligation de se mettre en quarantaine ou en cas de maladie par suite d’une exposition à la COVID-19, ou s’ils sont assujettis à des restrictions gouvernementales ou autres.

Du fait de la pandémie de COVID-19, Air Canada a réduit la capacité de 92,0 % et de 81,7 %, respectivement, aux deuxième et troisième trimestres de 2020 par rapport aux trimestres correspondants de 2019, et prévoit la réduire d’environ 75 % au quatrième trimestre de 2020 en regard du quatrième trimestre de 2019. La Société continuera d’ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre les mesures nécessaires pour tenir compte de la demande en fonction des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des fermetures de frontières ainsi que de la demande passagers.

Air Canada offre aux clients ayant acheté un billet et qui sont touchés par les annulations l’option de le convertir en bon de voyage d’Air Canada sans date d’expiration et entièrement transférable. Les clients peuvent également convertir la valeur résiduelle de leur billet en milles Aéroplan à un taux bonifié. Air Canada rembourse les billets à tarif remboursable conformément aux modalités les régissant. Selon les lois en vigueur dans les territoires visés par certains vols, Air Canada peut être tenue de rembourser des billets à tarif non remboursable. Le non-remboursement de billets non remboursables expose Air Canada à des litiges, notamment des recours collectifs, ainsi qu’à des mesures d’application par les autorités de réglementation dans certains territoires, en plus de risquer de nuire à sa marque et à sa réputation. En ce qui concerne les pays où les obligations de remboursement sont ou seront maintenues ou appliquées, les remboursements connexes auront des répercussions sur la liquidité d’Air Canada.

Ces risques ont eu une incidence notable sur Air Canada et pourraient avoir des répercussions ultérieures sensiblement défavorables sur sa situation financière et ses résultats d’exploitation.

Se reporter à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information sur les activités de financement et autres mesures prises relativement à la crise provoquée par la pandémie de COVID-19, ainsi qu’à la rubrique 10, *Jugements et estimations comptables critiques*, du présent rapport de gestion pour une analyse des estimations et jugements critiques mis à jour pour tenir compte des répercussions actuellement connues de la pandémie de COVID-19.

## 15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

### **Contrôles et procédures de communication de l’information et contrôle interne à l’égard de l’information financière**

La Société s’est dotée des contrôles et procédures de communication de l’information visant à fournir une assurance raisonnable que toute l’information pertinente est dûment présentée à son président et chef de la direction (le « chef de la direction »), à son chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») et à son Comité d’information financière, pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l’information à rendre publique.

Le contrôle interne à l’égard de l’information financière a été établi par la direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l’information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR.

Dans les documents déposés par la Société pour l’exercice 2019, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, l’adéquation de l’information financière communiquée, de la conception et de l’efficacité des contrôles et procédures de communication de l’information financière de la Société, et de la conception et de l’efficacité des contrôles internes à l’égard de l’information financière.

Dans les documents déposés par la Société pour le troisième trimestre de 2020, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, l’adéquation de l’information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l’information financière de la Société, et de la conception des contrôles internes à l’égard de l’information financière.

Le Comité d'audit, des finances et du risque de la Société a examiné le présent rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires et les notes complémentaires, et le Conseil d'administration de la Société a approuvé ces documents aux fins de publication.

### Modifications au contrôle interne à l'égard de l'information financière

Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2020, aucune modification notable au contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence importante sur celui-ci.

## 16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci.

### BAIIDA

Le BAIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu des résultats d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAIIDA, car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.

Le BAIIDA est rapproché du bénéfice d'exploitation (de la perte d'exploitation) selon les PCGR comme suit :

| (en millions de dollars canadiens)                             | Troisièmes trimestres |                 |                   | Neuf premiers mois |                 |                   |
|----------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|
|                                                                | 2020                  | 2019            | Variation (\$)    | 2020               | 2019            | Variation (\$)    |
| <b>Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR</b>          | <b>(785) \$</b>       | <b>956 \$</b>   | <b>(1 741) \$</b> | <b>(2 773) \$</b>  | <b>1 505 \$</b> | <b>(4 278) \$</b> |
| <b>Rajouter :</b>                                              |                       |                 |                   |                    |                 |                   |
| Dotation aux amortissements                                    | 423                   | 516             | (93)              | 1 414              | 1 466           | (52)              |
| <b>BAIIDA (y compris les éléments particuliers)</b>            | <b>(362) \$</b>       | <b>1 472 \$</b> | <b>(1 834) \$</b> | <b>(1 359) \$</b>  | <b>2 971 \$</b> | <b>(4 330) \$</b> |
| Retrancher l'incidence des éléments particuliers <sup>1)</sup> | (192)                 | -               | (192)             | 44                 | -               | 44                |
| <b>BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)</b>      | <b>(554) \$</b>       | <b>1 472 \$</b> | <b>(2 026) \$</b> | <b>(1 315) \$</b>  | <b>2 971 \$</b> | <b>(4 286) \$</b> |

1) Au troisième trimestre de 2020, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers liés à la pandémie de COVID-19 correspondant à une réduction nette de 192 M\$ (variation nette de 44 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020). Se reporter à la rubrique 4, Résultats des activités, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

### CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant des activités de la Société et d'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et des éléments particuliers, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.

Dans le calcul des CESMO ajustées, la charge de carburant aviation n'est pas comprise dans les charges d'exploitation, car elle fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, les événements géopolitiques, les coûts de raffinage du carburant aviation et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada que certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyageur comparables n'engagent pas. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

Le fait d'exclure des charges d'exploitation la charge de carburant aviation, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et les éléments particuliers permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

Les CESMO ajustées se rapprochent des charges d'exploitation selon les PCGR de la façon suivante :

| (en millions de dollars canadiens)                                               | Troisièmes trimestres |                 |                   | Neuf premiers mois |                  |                   |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------|-------------------|--------------------|------------------|-------------------|
|                                                                                  | 2020                  | 2019            | Variation (\$)    | 2020               | 2019             | Variation (\$)    |
| <b>Charges d'exploitation selon les PCGR</b>                                     | <b>1 542 \$</b>       | <b>4 574 \$</b> | <b>(3 032) \$</b> | <b>7 779 \$</b>    | <b>13 197 \$</b> | <b>(5 418) \$</b> |
| <b>Compte tenu des éléments suivants :</b>                                       |                       |                 |                   |                    |                  |                   |
| Charge de carburant aviation                                                     | (175)                 | (1 220)         | 1 045             | (1 135)            | (3 334)          | 2 199             |
| Coûts liés à la portion terrestre des forfaits                                   | (5)                   | (86)            | 81                | (236)              | (496)            | 260               |
| Éléments particuliers <sup>1)</sup>                                              | 192                   | -               | 192               | (44)               | -                | (44)              |
| <b>Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus</b> | <b>1 554 \$</b>       | <b>3 268 \$</b> | <b>(1 714) \$</b> | <b>6 364 \$</b>    | <b>9 367 \$</b>  | <b>(3 003) \$</b> |
| <b>SMO (en millions)</b>                                                         | <b>5 949</b>          | <b>32 457</b>   | <b>(81,7) %</b>   | <b>31 703</b>      | <b>86 383</b>    | <b>(63,3) %</b>   |
| <b>CESMO ajustées (en cents)</b>                                                 | <b>26,12 ¢</b>        | <b>10,07 ¢</b>  | <b>159,5 %</b>    | <b>20,07 ¢</b>     | <b>10,84 ¢</b>   | <b>85,1 %</b>     |

1) Au troisième trimestre de 2020, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers liés à la pandémie de COVID-19 correspondant à une réduction nette de 192 M\$ (variation nette de 44 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020). Se reporter à la rubrique 4, Résultats des activités, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

## Résultat avant impôts ajusté

Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités sans égard aux effets du profit ou de la perte de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.

Le résultat avant impôts ajusté se rapproche du bénéfice avant impôts sur le résultat selon les PCGR de la façon suivante :

| (en millions de dollars canadiens)                                        | Troisièmes trimestres |               |                   | Neuf premiers mois |                 |                   |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|
|                                                                           | 2020                  | 2019          | Variation (\$)    | 2020               | 2019            | Variation (\$)    |
| <b>Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR</b>       | <b>(821) \$</b>       | <b>878 \$</b> | <b>(1 699) \$</b> | <b>(3 578) \$</b>  | <b>1 603 \$</b> | <b>(5 181) \$</b> |
| <b>Compte tenu des éléments suivants :</b>                                |                       |               |                   |                    |                 |                   |
| Éléments particuliers <sup>1)</sup>                                       | (192)                 | -             | (192)             | 44                 | -               | 44                |
| (Profit) perte de change                                                  | (88)                  | (27)          | (61)              | 381                | (407)           | 788               |
| Coût financier net au titre des avantages du personnel                    | 6                     | 10            | (4)               | 26                 | 29              | (3)               |
| (Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur | (46)                  | (4)           | (42)              | 28                 | (18)            | 46                |
| <b>Résultat avant impôts ajusté</b>                                       | <b>(1 141) \$</b>     | <b>857 \$</b> | <b>(1 998) \$</b> | <b>(3 099) \$</b>  | <b>1 207 \$</b> | <b>(4 306) \$</b> |

1) Au troisième trimestre de 2020, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers liés à la pandémie de COVID-19 correspondant à une réduction nette de 192 M\$ (variation nette de 44 M\$ pour les neuf premiers mois de 2020). Se reporter à la rubrique 4, Résultats des activités, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

### Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. En outre, les flux de trésorerie disponibles de 2019 ne tiennent pas compte du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroparc. Se reporter à la rubrique 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

### Épuisement du capital net

Air Canada utilise l'épuisement du capital net pour mesurer la trésorerie affectée au maintien des activités, au soutien des dépenses d'investissement et au règlement des remboursements ordinaires de la dette, le tout compte non tenu de l'incidence nette du produit tiré de nouvelles opérations de financement. L'épuisement du capital net s'entend des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement et de remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt que refinance ou remplace la Société. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme. Se reporter à la rubrique 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

## 17. GLOSSAIRE

**Aéropian** – Aéropian inc.

**Autres produits passages et fret** – Produits tirés de vols dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Amérique centrale et en Amérique du Sud, ainsi que dans les Antilles et au Mexique.

**BAIIDA** – Bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements. Le BAIIDA est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Air Canada retranche les éléments particuliers du calcul du BAIIDA.

**Boeing** – The Boeing Company

**Bombardier** – Bombardier Inc.

**CAC de Jazz** – Contrat d'achat de capacité intervenu entre Air Canada et Jazz

**CESMO** – Charges d'exploitation par SMO

**CESMO ajustées** – Charges d'exploitation par SMO ajustées afin d'en exclure l'effet attribuable à la charge de carburant aviation, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et aux éléments particuliers. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**Coefficient d'occupation** – Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers correspondant aux passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

**Coût moyen pondéré du capital (CMPC)** – Mesure du coût du capital qu'établit la direction en pondérant de façon proportionnelle chaque catégorie de capital.

**Éléments particuliers** – Éléments qui, de l'avis de la direction, doivent être présentés séparément, en raison de leur montant ou de leur incidence sur les états financiers, en vue de permettre aux lecteurs de comprendre parfaitement la performance financière de la Société.

**Épuisement du capital net** – Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement, du remboursement forfaitaire à l'échéance d'un titre d'emprunt de 255 M\$ effectué en mars 2020 et de tout remboursement forfaitaire futur à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme. Se reporter à la rubrique 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, et à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion.

**Flux de trésorerie disponibles** – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles de 2019 ne tiennent pas compte du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéropian. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, et 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**Jazz** – Jazz Aviation S.E.C.

**Longueur d'étape moyenne** – Nombre moyen de milles par siège au départ qui correspond au total des SMO divisé par le total des sièges routés.

**Passagers-milles payants (PMP)** – Mesure du trafic passagers correspondant au produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu’ils ont parcourus.

**Passagers payants transportés** – Renvoie à la définition établie par l’Association internationale du transport aérien (« IATA »). Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol plutôt qu’en fonction du voyage / de l’itinéraire ou du segment de trajet.

**Perte (profit) aux règlements et modifications de dettes** – Profit ou perte liés aux règlements et modifications de dettes qui, de l’avis de la direction, doivent être présentés séparément du fait de leur montant ou de leur incidence afin de permettre au lecteur de mieux comprendre la performance financière de la Société.

**Point (ou point de pourcentage ou pt)** – Mesure de l’écart arithmétique entre deux pourcentages

**Produits passages et fret intérieurs** – Produits tirés de vols à l’intérieur du Canada

**Produits passages et fret transatlantiques** – Produits tirés de vols transatlantiques dont les points d’origine et de destination se trouvent surtout en Europe, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord.

**Produits passages et fret transpacifiques** – Produits tirés de vols transpacifiques dont les points d’origine et de destination se trouvent surtout en Asie et en Australie.

**Produits passages par siège-mille offert (PPSMO)** – Moyenne des produits passages par SMO

**Rendement unitaire** – Moyenne des produits passages par PMP

**Résultat avant impôts ajusté** – Résultat consolidé d’Air Canada avant impôts sur le résultat et ajusté en vue d’en exclure l’incidence du profit ou de la perte de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d’actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, du profit ou de la perte à la cession d’actifs ainsi que des éléments particuliers. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

**Sièges-milles offerts (SMO)** – Mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.

**Sièges routés** – Nombre de sièges sur les vols sans escale. Un vol sans escale désigne un trajet comportant un seul décollage et un seul atterrissage.

**Sky Regional** – Sky Regional Airlines Inc.