

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats pour le premier trimestre de 2021

MONTREAL, le 7 mai 2021 – Air Canada a présenté aujourd’hui ses résultats du premier trimestre de 2021 :

- Produits d’exploitation de 729 M\$, en baisse de 2,993 G\$ ou de 80 % par rapport au premier trimestre de 2020.
- BAIIA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), compte non tenu des éléments particuliers, négatif de 763 M\$, comparativement au BAIIA de 71 M\$ enregistré au trimestre correspondant de 2020.
- Perte d’exploitation de 1,049 G\$ contre une perte d’exploitation de 433 M\$ au premier trimestre de 2020.
- Épuisement du capital net de 1,274 G\$, soit une moyenne d’environ 14 M\$ par jour.
- Liquidités non soumises à restrictions de 6,582 G\$ au 31 mars 2021.

« Le secteur du transport aérien canadien demeure plombé par les effets d’une pandémie de COVID-19 qui perdure et qui est en recrudescence au Canada, et les résultats d’Air Canada du premier trimestre en témoignent, a indiqué Michael Rousseau, président et chef de la direction d’Air Canada. Malgré tout, grâce à l’excellent travail et au dévouement de nos employés, nous poursuivons l’exploitation selon un horaire restreint pour assurer les déplacements nécessaires et le transport de marchandises essentielles. Je remercie nos employés pour leur professionnalisme et je tiens à les assurer, ainsi que nos investisseurs et l’ensemble de nos parties prenantes, que des jours meilleurs attendent notre société aérienne.

« Au cours du trimestre, le taux d’épuisement du capital d’Air Canada s’est progressivement amélioré, bien que légèrement étant donné les répercussions actuelles de la pandémie sur les produits passages perçus d’avance. Air Canada disposait de liquidités de près de 6,6 G\$ à la fin du trimestre et, après la clôture de celui-ci, nous avons conclu définitivement le montage financier avec le gouvernement du Canada (qui se compose principalement de prêts remboursables) afin d’obtenir l’accès à un montant maximal additionnel de 5,9 G\$ en liquidités. Outre qu’il fournit une protection supplémentaire, ce montage procure, au besoin, les ressources nécessaires pour nous rebâtir et livrer concurrence quand s’amorcera l’après-pandémie.

« Nous continuons d’explorer d’autres créneaux générateurs de revenus. Air Canada Cargo a désormais effectué plus de 7 500 vols tout-cargo depuis mars 2020. Nous renforçons notre programme Aéroplan transformé, en établissant notamment un partenariat bien accueilli avec Starbucks au Canada. Nous avons par ailleurs maintenu notre focalisation sur les clients et les employés, devenant le premier transporteur canadien à recevoir la certification de niveau diamant en matière de sécurité sanitaire de la part de l’APEX pour notre programme Air Canada SoinPropre+



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

visant la COVID-19. En outre, Air Canada a été reconnue parmi les meilleurs employeurs de Montréal pour la huitième année de suite et comme l'un des meilleurs employeurs pour la diversité au Canada pour la sixième année d'affilée. Conformément à notre engagement à l'égard du développement durable, nous nous sommes fixé comme objectif d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Pour y parvenir, nous avons établi des cibles absolues de réduction nette des GES à moyen terme d'ici 2030 pour nos vols et nos opérations au sol par rapport à l'année de référence 2019, et nous nous sommes engagés à investir 50 M\$ dans les carburants aviation durables et dans la réduction et l'élimination des GES, a ajouté M. Rousseau.

« Grâce, entre autres, à ces mesures, Air Canada est bien placée pour sortir plus forte de la pandémie. Il est maintenant crucial que les gouvernements annoncent et mettent en œuvre un plan de réouverture de notre pays, en gardant à l'esprit qu'un secteur aérien dynamique est vital à la reprise économique au Canada. En remplaçant pour commencer les restrictions globales par des programmes de dépistage fondés sur une approche scientifique ainsi que des mesures de mise en quarantaine restreintes au besoin, le Canada peut procéder à sa réouverture et alléger les restrictions de déplacements en toute sécurité à mesure que se poursuivent les campagnes de vaccination. Nous avons constaté ailleurs, en particulier aux États-Unis, que les voyages reprennent rapidement lorsque la pandémie s'estompe et que les restrictions sont levées, et nous nous attendons à ce que ce phénomène puisse se reproduire au Canada », a conclu M. Rousseau.

En 2020, Air Canada a mis en œuvre un plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise afin de faire face aux effets néfastes de la pandémie sur ses résultats et ses flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. Les mesures prises en 2020 sont décrites à la rubrique intitulée « Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise » du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. À ce jour en 2021, Air Canada a pris les mesures supplémentaires qui suivent :

Service clientèle et sécurité

Depuis mars 2020, Air Canada a remboursé plus de 1,2 G\$ à des clients détenant des billets remboursables. En avril 2021, Air Canada a commencé à offrir aux clients admissibles, soit ceux qui ont acheté des billets non remboursables pour des voyages à compter du 1^{er} février 2020 mais n'ont pas voyagé, l'option d'obtenir un remboursement selon le mode initial de paiement. Ces remboursements aux clients n'auront pas d'incidence sur la situation de trésorerie et amélioreront le montant net du fonds de roulement à l'aide de prélèvements sur la facilité de crédit affectée au remboursement des billets consentie par le gouvernement du Canada. Pour un complément d'information sur la facilité de crédit affectée au remboursement des billets, se reporter à la rubrique « Faits nouveaux » du rapport de gestion du premier trimestre de 2021 d'Air Canada.

En janvier 2021, Air Canada a reçu la certification de niveau diamant en matière de sécurité sanitaire de la part de l'Airline Passenger Experience Association (APEX) en collaboration avec SimpliFlying. La certification de niveau diamant signifie que la Société a atteint un degré de biosécurité de qualité hôpital dans de multiples points de contact passagers. Le programme de certification vise à établir une norme en matière de sécurité sanitaire à l'échelle mondiale axée sur les clients des transporteurs aériens.

En mars 2021, Air Canada a annoncé plusieurs mises à jour visant le maintien du statut Aéroplan Élite des membres, afin de leur procurer souplesse et tranquillité d'esprit. Les changements comprennent la prolongation du statut Élite actuel jusqu'à la fin de 2022, après une première prolongation jusqu'à la fin de 2021, ainsi que la possibilité d'accélérer la qualification à un statut,



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

ce qui contribuera également à la qualification à cet égard pour 2022 et dans les années à venir.

Toujours en mars 2021, Aéroplan a annoncé un partenariat avec Starbucks qui permet aux membres Aéroplan d'accumuler des points Aéroplan dans les Starbucks participants partout au Canada. En 2021, Aéroplan entend lancer de nouvelles caractéristiques de programme, tout en agrandissant son réseau de partenaires dans diverses catégories en vue d'accroître son bassin de membres et les interactions avec ceux-ci.

Capacité et réseau

Au premier trimestre de 2021, du fait de l'incidence continue de la pandémie de COVID-19, Air Canada a réduit la capacité exprimée en SMO de 82 % en regard du premier trimestre de 2020 (soit une réduction de 84 % par rapport au premier trimestre de 2019). Air Canada envisage d'à peu près doubler sa capacité en SMO au deuxième trimestre de 2021 par rapport au trimestre correspondant de 2020. En regard de la période correspondante de 2019, la capacité en SMO au deuxième trimestre de 2021 devrait fléchir de 84 %.

Le 1^{er} mars 2021, Air Canada a regroupé l'ensemble de ses services aériens régionaux confiés à Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »). Aux termes du contrat d'achat de capacité modifié, qui prend effet de façon rétroactive au 1^{er} janvier 2021, Jazz est devenue l'unique exploitant des vols Air Canada Express. Comme il est expliqué plus amplement dans le communiqué daté du 1^{er} mars 2021, Air Canada a transféré à Jazz l'exploitation de sa flotte d'appareils E175 d'Embraer et prévoit des réductions de coût de 400 M\$ sur la durée de 15 ans du contrat d'achat de capacité modifié.

Depuis mars 2020, Air Canada a assuré plus de 7 500 vols tout-cargo au moyen de gros-porteurs de passagers ainsi que d'appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus convertis temporairement. L'espace de chargement de fret des avions convertis a été accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers. Au premier trimestre de 2021, 2 362 vols tout-cargo ont été effectués au total.

Financement et situation de trésorerie

Depuis le début de 2021, Air Canada a conclu les opérations suivantes :

- Le 12 avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada (par l'intermédiaire de sa filiale, la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada) une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres qui lui donnera accès à des liquidités maximales de 5,879 G\$ par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (« CUGE »). Le montage financier prévoit des prêts entièrement remboursables dont Air Canada se prévaudrait selon ses besoins. Il prévoit également un placement en titres de capitaux propres d'un produit brut de 500 M\$, visant des actions d'Air Canada au prix de 23,1793 \$ l'action, outre un total de 14 576 564 bons de souscription visant l'achat d'un nombre équivalent d'actions d'Air Canada, sous réserve des ajustements habituels, au prix d'exercice de 27,2698 \$ l'action au cours d'une période de 10 ans; 50 % des bons de souscription sont acquis parallèlement à la mise en place des facilités de crédit, et les 50 % restants seront acquis proportionnellement aux montants qu'Air Canada pourrait utiliser en vertu des facilités de crédit non garanties (à l'exclusion de la facilité de crédit affectée au remboursement des billets). Pour un complément d'information sur les accords, se reporter à la rubrique « Faits nouveaux » du rapport de gestion du premier trimestre de 2021 d'Air Canada.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



- En mars 2021, Air Canada a conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 475 M\$ US pour financer l'achat des 15 prochains appareils A220 d'Airbus dont la livraison est prévue pour 2021 et 2022.
- Dans le cadre du placement public d'actions d'Air Canada de décembre 2020, en janvier 2021, les preneurs fermes ont exercé partiellement leur option de surallocation leur permettant d'acheter 2 587 000 actions d'Air Canada supplémentaires, ce qui a donné lieu à un produit net de 60 M\$.
- Au premier trimestre de 2021, Air Canada a prolongé d'un an ses facilités de crédit renouvelables de 600 M\$ US et de 200 M\$ CA, lesquelles échoient désormais en avril 2024 et en décembre 2023, respectivement.

Dans la continuité des mesures qu'elle prend pour maintenir des niveaux de liquidité suffisants, Air Canada envisage la réalisation d'autres accords de financement.

Récapitulatif du premier trimestre de 2021

Air Canada a inscrit une perte nette de 1,304 G\$, soit une perte par action – résultat dilué de 3,90 \$ au premier trimestre de 2021, contre une perte nette de 1,049 G\$, soit une perte par action – résultat dilué de 4,00 \$ au premier trimestre de 2020.

Au premier trimestre de 2021, par suite de la contraction de 82 % de la capacité, les charges d'exploitation se sont établies à 1,778 G\$, en baisse de 2,377 G\$ ou 57 % par rapport à la période correspondante de 2020.

Au premier trimestre de 2021, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont établis à 888 M\$, soit une détérioration de 868 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2020 du fait du fléchissement du résultat d'exploitation imputable aux effets continus de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements connexes.

Au premier trimestre de 2021, l'épuisement du capital net s'est établi à 1,274 G\$, soit une moyenne d'environ 14 M\$ par jour, résultat qui représente une baisse par rapport aux prévisions de la direction en matière d'épuisement du capital net de l'ordre de 15 M\$ à 17 M\$ par jour en moyenne mentionnées dans le communiqué d'Air Canada du 12 février 2021. L'épuisement du capital net d'Air Canada au premier trimestre de 2021 comprenait un montant de 2 M\$ par jour au titre des dépenses d'investissement nettes et un montant de 4 M\$ par jour au titre des coûts liés aux obligations locatives et au service de la dette. Cette contraction de l'épuisement du capital net tient principalement à la hausse du résultat d'exploitation par rapport aux prévisions, au calendrier favorable concernant le fonds de roulement et au règlement différé au titre de la restitution d'appareils loués.

Perspectives

Comme il est indiqué plus haut, Air Canada prévoit à peu près doubler sa capacité exprimée en SMO au deuxième trimestre de 2021 par rapport à la période correspondante de 2020. Au deuxième trimestre de 2021, en regard de la période correspondante de 2019, la capacité exprimée en SMO devrait fléchir de 84 %. La Société continuera d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre les autres mesures nécessaires, compte tenu notamment des alertes



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

sanitaires, des restrictions de déplacements et des fermetures de frontières ainsi que de la demande passagers.

Air Canada prévoit que l'épuisement du capital net s'établira dans une fourchette de 1,180 G\$ à 1,370 G\$ (soit entre 13 M\$ et 15 M\$ par jour, en moyenne) au deuxième trimestre de 2021. Cette prévision de l'épuisement du capital net tient compte de dépenses d'investissement, déduction faite des opérations de financement, de 2 M\$ par jour et de coûts liés aux obligations locatives et au service de la dette, de 5 M\$ par jour. En regard du premier trimestre de 2021, la prévision pour le deuxième trimestre de 2021 comprend une hausse d'environ 1 M\$ par jour des remboursements de capital prévus à l'égard de la dette, une augmentation des paiements exigibles au titre de la restitution d'appareils en fin de bail du fait de la restitution aux bailleurs d'un nombre accru d'appareils et traduit les effets continus de la pandémie sur la demande de transport. Cette prévision de l'épuisement du capital net ne tient pas compte du montant des remboursements admissibles prévus de billets non remboursables traités par suite du changement, annoncé le 12 avril 2021, apporté à la politique de remboursement à l'égard des vols touchés par la pandémie de COVID-19. Ces remboursements seront admissibles aux prélèvements sur la facilité de crédit de 1,404 G\$ affectée au remboursement des billets, consentie par le gouvernement du Canada. C'est pourquoi ces remboursements n'auront généralement aucune incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada, jusqu'à concurrence du plafond de 1,404 G\$ de la facilité. Air Canada estime que l'exposition maximale relative à l'ensemble des clients admissibles détenant des billets non remboursables se chiffre à environ 2 G\$. Il est difficile de prédire le nombre de clients qui exigeront un remboursement en espèces au titre des billets non remboursables. Toutefois, selon les antécédents et la tendance actuelle observée depuis l'annonce du changement de la politique de remboursement le 12 avril 2021, Air Canada s'attend à ce que les remboursements en espèces dans le cadre du changement apporté à la politique annoncé le 12 avril 2021 soient sensiblement inférieurs au montant de 2 G\$, car certains clients décideront de conserver leur bon de voyage.

1) **Mesures hors PCGR**

Sont décrites ci-après certaines mesures financières 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. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion du premier trimestre de 2021 d'Air Canada pour un complément d'information sur les mesures hors PCGR et pour un rapprochement de ces mesures avec les PCGR du Canada.

Le BAIIA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est une mesure couramment employée 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 ses appareils et ses autres actifs. Air Canada retransche les éléments particuliers du BAIIA, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente. Pour un complément d'information sur les éléments particuliers du premier trimestre de 2021, il y a lieu de se reporter à la rubrique portant sur les mesures financières hors PCGR du rapport de gestion du premier trimestre de 2021 d'Air Canada.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



L'épuisement du capital net est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert 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 visant les livraisons d'avions et des activités d'investissement. En sont exclus le produit tiré d'opérations de financement ne visant pas du matériel volant, les remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt que refinance ou remplace Air Canada et le produit tiré d'opérations de cession-bail. 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.

Les états financiers consolidés et les notes complémentaires du premier trimestre de 2021 d'Air Canada ainsi que son rapport de gestion du premier trimestre de 2021 peuvent être consultés sur son site à aircanada.com et seront déposés sur SEDAR au sedar.com.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 11 mars 2021, veuillez consulter SEDAR au sedar.com.

Avis concernant la téléconférence du premier trimestre

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, vendredi 7 mai 2021, à 8 h 30 HAE. Michael Rousseau, président et chef de la direction, Amos Kazzaz, vice-président général et chef des Affaires financières, ainsi que Lucie Guillemette, vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales, répondront aux questions des analystes. Après la période de questions des analystes, Amos Kazzaz et Pierre Houle, vice-président et trésorier, répondront aux questions des prêteurs à terme de type B et des porteurs d'obligations d'Air Canada.

Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence. Suivent les renseignements détaillés :

Composez le 416 406-0743 ou le numéro sans frais 1 800 898-3989.

Mot de passe : 4737147#

Veuillez prévoir 10 minutes pour être connecté à la téléconférence.

Écoutez la webémission audio en direct au : <https://bell.media-server.com/mmc/p/25y2ptej>

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés 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 futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « préliminaires », « 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 communiqué et dans les documents intégrés par renvoi aux présentes, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. En particulier, les attentes d'Air Canada relativement à l'épuisement du capital net sont assujetties à



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



plusieurs hypothèses, notamment les hypothèses actuelles concernant sa capacité de mettre en œuvre les programmes de compression des coûts, les taux de remboursement de billets et les autres variations ayant une incidence sur le fonds de roulement, notamment le niveau des produits passages perçus d'avance. La réalisation des énoncés prospectifs reste assujettie, notamment, à la survenance possible d'événements externes ou à l'incertitude qui caractérise le secteur où évolue Air Canada. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs en raison de divers facteurs, entre autres ceux dont il est fait mention ci-après.

Air Canada, tout comme l'industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à une chute prononcée 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. 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 fortement 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 à l'égard du transport aérien. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation pourrait s'améliorer. 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 et l'efficacité de tests de dépistage rapides, de vaccins et de traitements contre le 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, aucun de ces facteurs ne pouvant être prédit avec certitude.

D'autres facteurs peuvent faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs, notamment la conjoncture économique et le contexte géopolitique, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché ainsi que le contexte influant sur la demande, la capacité d'Air Canada de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, la concurrence, les cours de l'énergie, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment la faculté d'Air Canada de réduire les charges d'exploitation), les autres épidémies, les attentats terroristes, les conflits armés, la dépendance d'Air Canada envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité transformé, 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, la dépendance d'Air Canada envers les transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, la dépendance d'Air Canada envers des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les risques liés de manière générale à l'immobilisation au sol de certains types d'avions, les régimes de retraite, la capacité d'Air Canada 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 sedar.com, notamment à la rubrique 17, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada et à la rubrique 14, Facteurs de risque, du rapport de gestion du premier trimestre de 2021 d'Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date de ce communiqué (ou à la date précisée de leur formulation) 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.

- 30 -



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



RENSEIGNEMENTS

Relations avec les investisseurs : 514 422-7353

Internet : aircanada.com



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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, sauf les montants par action ou indication contraire)	Premiers trimestres		
	2021	2020	Variation (\$)
Mesures de performance financière			
Produits d'exploitation	729	3 722	(2 993)
Perte d'exploitation	(1 049)	(433)	(616)
Perte avant impôts sur le résultat	(1 387)	(1 276)	(111)
Perte nette	(1 304)	(1 049)	(255)
Résultat avant impôts ajusté ¹⁾	(1 335)	(520)	(815)
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	(763)	71	(834)
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	6 582	6 523	59
Perte par action – résultat dilué	(3,90) \$	(4,00) \$	0,10 \$
Statistiques d'exploitation³⁾	2021	2020	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	1 831	17 507	(89,5)
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	4 211	23 511	(82,1)
Coefficient d'occupation (en %)	43,5 %	74,5 %	(31) pt ⁶⁾
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	21,6	18,2	18,2
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	9,4	13,6	(31,0)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,3	15,8	9,4
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	42,2	17,7	N.S. ⁷⁾
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	40,4	13,1	N.S.
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	16,1	33,0	(51,0)
Coût du litre de carburant (en cents)	62,7	69,2	(9,3)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	318 358	1 208 119	(73,6)
Passagers payants transportés (en milliers) ⁵⁾	1 124	9 927	(88,7)

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) et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du premier trimestre de 2021 d'Air Canada pour la description des mesures financières hors 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 31 mars 2021, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 969 M\$ et de placements à long terme de 613 M\$. Au 31 mars 2020, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 6 128 M\$ et de placements à long terme de 395 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) 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.

6) « pt » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.

7) « N.S. » signifie non significatif; cette mention est insérée dans le tableau ci-dessus lorsque la comparaison avec les périodes précédentes ne serait pas significative.