



RAPPORT ANNUEL

2019



MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 



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,
sauf indication contraire)

	QUATRIÈMES TRIMESTRES			EXERCICES		
	2019 ¹⁾	2018	VARIATION (\$)	2019 ¹⁾	2018	VARIATION (\$)
MESURES DE PERFORMANCE FINANCIÈRE						
Produits d'exploitation	4 429	4 227	202	19 131	18 003	1 128
Bénéfice d'exploitation	145	179	(34)	1 650	1 496	154
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	172	(391)	563	1 775	228	1 547
Bénéfice net (perte nette)	152	(360)	512	1 476	37	1 439
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	66	68	(2)	1 273	1 036	237
Bénéfice net ajusté ²⁾	47	55	(8)	917	738	179
Marge d'exploitation (en %)	3,3 %	4,2 %	(0,9) pp	8,6 %	8,3 %	0,3 pp
BAIIDA ²⁾	665	619	46	3 636	3 213	423
Marge BAIIDA (en %) ²⁾	15,0 %	14,6 %	0,4 pp	19,0 %	17,8 %	1,2 pp
Liquidités non soumises à restrictions ³⁾	7 380	5 725	1,655	7 380	5 725	1 655
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	677	548	129	5 712	3 470	2 242
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	426	288	138	2 075	1 327	748
Dettes nettes ²⁾	2 841	5 214	(2,373)	2 841	5 214	(2 373)
Rendement du capital investi (en %) ²⁾	15,5 %	13,5 %	2,0 pp	15,5 %	13,5 %	2,0 pp
Ratio de levier financier ²⁾	0,8	1,6	(0,8)	0,8	1,6	(0,8)
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,56 \$	(1,33) \$	1,89 \$	5,44 \$	0,13 \$	5,31 \$
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué ²⁾	0,17 \$	0,20 \$	(0,03) \$	3,37 \$	2,67 \$	0,70 \$
STATISTIQUES D'EXPLOITATION⁴⁾			VARIATION (%)	VARIATION (%)		
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	21 403	20 801	2,9	94 113	92 360	1,9
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	26 431	25 597	3,3	112 814	110 866	1,8
Coefficient d'occupation (en %)	81,0 %	81,3 %	(0,3) pp	83,4 %	83,3 %	0,1 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,6	18,2	2,3	18,3	17,5	4,6
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,0	14,7	2,0	15,3	14,6	4,8
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,8	16,5	1,5	17,0	16,2	4,4
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,2	15,8	2,5	15,5	14,9	4,1
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	11,7	11,1	5,5	10,9	10,3	6,1
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	33,3	30,5	9,2	32,9	29,9	10,1
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période ⁶⁾	403	400	0,8	403	400	0,8
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,1	9,7	3,8	10,6	10,4	2,1
Sièges routés (en milliers)	15 506	15 184	2,1	64 653	63 800	1,3
Mouvements des appareils (en milliers)	130,3	137,7	(5,4)	548,5	578,9	(5,3)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁷⁾	1 705	1 686	1,1	1 745	1 738	0,4
Coût du litre de carburant (en cents)	75,0	84,3	(11,0)	76,1	80,4	(5,4)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 349 573	1 293 063	4,4	5 713 924	5 597 232	2,1
Passagers payants transportés (en milliers) ⁸⁾	12 048	11 909	1,2	51 543	50 904	1,3

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroparc inc. (auparavant Air Canada Inc., « Aéroparc ») le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroparc. Se reporter à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, et à la rubrique 15, *Jugements et estimations comptables critiques*, du rapport de gestion d'Air Canada pour un complément d'information.

2) Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le BAIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge BAIIDA, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi, le ratio de levier financier, le bénéfice ajusté par action – résultat dilué et le 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 22 du rapport de gestion d'Air Canada pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.

3) 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 décembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 889 M\$, de placements à long terme de 512 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 979 M\$. Au 31 décembre 2018, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 4 707 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 1 018 M\$.

4) 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.

5) 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.

6) Au 31 décembre 2019, le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada comprenait 24 appareils 737 MAX de Boeing qui sont immobilisés au sol et ce nombre ne tenait pas compte des avions visés par des contrats de location avec équipage. Se reporter à la rubrique 9, *Parc aérien*, du rapport de gestion d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

7) La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.

8) 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.



Message du Président et chef de la direction.....	4	18. Sensibilité des résultats	83
Citoyens du monde – Rapport des réalisations de 2019.....	10	19. Gestion du risque de l'entreprise et gouvernance.....	84
RAPPORT DE GESTION	16	20. Facteurs de risque	86
1. Points saillants	2	21. Contrôles et procédures	96
2. Introduction et principales hypothèses.....	17	22. Mesures financières hors PCGR	97
MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS	18	23. Glossaire	102
PRINCIPALES HYPOTHÈSES.....	19	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS ET	
PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE.....	19	NOTES COMPLÉMENTAIRES	104
3. À propos d'Air Canada.....	20	Responsabilité de la direction à l'égard	
4. Stratégie.....	22	de l'information financière	105
CROISSANCE DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET		Rapport de l'auditeur indépendant	106
TRANSFORMATION DES COÛTS	23	États consolidés de la situation financière	109
EXPLOITATION ACCRUE DU RÉSEAU INTERNATIONAL.....	26	Comptes consolidés de résultat	110
LIEN DE CONFIANCE AVEC LA CLIENTÈLE	29	États consolidés du résultat global.....	111
ÉVOLUTION DE LA CULTURE D'ENTREPRISE	33	États consolidés des variations des capitaux propres.....	111
5. Durabilité et impact social.....	34	Tableaux consolidés des flux de trésorerie.....	112
6. Aperçu général	38	1. Informations générales	113
SOMMAIRE FINANCIER DE L'EXERCICE 2019	38	2. Base d'établissement et principales méthodes	
SOMMAIRE FINANCIER DU QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2019.....	39	comptables	114
7. Résultats des activités – Comparaison des		3. Jugements et estimations comptables critiques.....	127
exercices 2019 et 2018	40	4. Acquisition d'Aéroplan	129
PRODUITS PASSAGES RÉSEAU.....	41	5. Contrat d'achat de capacité avec Jazz et placement	
PRODUITS FRET	44	en titres de capitaux propres dans Chorus.....	131
AUTRES PRODUITS	44	6. Placements, dépôts et autres actifs.....	131
CESMO ET CESMO AJUSTÉES	44	7. Immobilisations corporelles.....	132
CHARGES D'EXPLOITATION	45	8. Immobilisations incorporelles	134
8. Résultats des activités – Comparaison des quatrièmes		9. Goodwill	135
trimestres de 2019 et de 2018.....	49	10. Dette à long terme et obligations locatives.....	136
PRODUITS PASSAGES RÉSEAU.....	50	11. Passif au titre des régimes de retraite et autres	
PRODUITS FRET	54	avantages du personnel.....	140
AUTRES PRODUITS	54	12. Provisions pour autres passifs.....	147
CESMO ET CESMO AJUSTÉES	55	13. Impôts sur le résultat.....	148
CHARGES D'EXPLOITATION	55	14. Capital-actions.....	152
9. Parc aérien.....	58	15. Rémunération fondée sur des actions.....	154
PARC AÉRIEN PRINCIPAL ET AIR CANADA ROUGE	58	16. Bénéfice par action.....	157
AIR CANADA EXPRESS	60	17. Engagements.....	158
AUTRES APPAREILS EXPLOITÉS PAR DES		18. Instruments financiers et gestion du risque	159
TRANSPORTEURS AUX TERMES DE CAC	60	19. Éventualités, garanties et indemnités	166
10. Gestion financière et gestion du capital	61	20. Informations concernant le capital	167
10.1. LIQUIDITÉ	61	21. Produits des activités ordinaires.....	168
10.2. SITUATION FINANCIÈRE.....	62	22. Charges liées aux transporteurs régionaux.....	170
10.3. DETTE NETTE	64	23. Cession-bail.....	170
10.4. FONDS DE ROULEMENT.....	65	24. Transactions entre parties liées	170
10.5. FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS.....	66	25. Convention d'arrangement définitive visant l'acquisition	
10.6. DÉPENSES D'INVESTISSEMENT	68	de Transat.....	171
10.7. OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES		Conseil d'administration	172
RÉGIMES DE RETRAITE.....	69	Hauts dirigeants	173
10.8. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	70	Renseignements destinés aux actionnaires	
10.9. CAPITAL SOCIAL	70	et aux investisseurs	175
11. Résultats financiers trimestriels.....	72		
12. Principales informations annuelles.....	74		
13. Instruments financiers et gestion du risque	75		
14. Méthodes comptables.....	77		
15. Jugements et estimations comptables critiques.....	78		
16. Arrangements hors bilan.....	82		
17. Transactions entre parties liées	82		



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET
CHEF DE LA DIRECTION

CALIN ROVINESCU





Nous avons été mis à rude épreuve en 2019, près de 10 ans jour pour jour après que nous avons entrepris la transformation d'Air Canada en champion mondial. Malgré l'immobilisation au sol, partout dans le monde, des appareils 737 MAX de Boeing, qui nous a privés de près de 25 % de notre flotte d'appareils monocouloirs pour la plus grande partie de l'exercice, nous avons quand même obtenu d'excellents résultats en 2019, voire, dans le cas de certaines mesures, des chiffres record. Notre rendement en de telles circonstances défavorables et prolongées atteste bien l'efficacité de notre transformation, l'agilité de notre organisation et la constance de nos bénéfices.

Pour 2019, nous avons dégagé des produits d'exploitation record de 19,131 G\$ et terminé l'exercice avec des liquidités non soumises à restrictions inégalées de 7,380 G\$. Nous avons également fait bonne figure à l'égard d'autres mesures clés, puisque le BAIIA¹⁾ s'est chiffré à 3,636 G\$, en hausse de 423 M\$ ou de 13 %, alors que le bénéfice d'exploitation s'est établi à 1,650 G\$, soit une progression de 154 M\$, ou de 10 %, en regard de 2018.

Sur fond d'augmentation de 1,8 % de la capacité, les produits passages pour l'ensemble du réseau se sont établis à 17,232 G\$, chiffre sans précédent, en hausse de 1,071 G\$ ou de 6,6 % en regard de 2018. Il s'agit d'une dixième année de croissance de suite de notre chiffre d'affaires, et nos efforts ont été récompensés par un rendement des actions de 87 % en 2019. De fait, le titre d'Air Canada a été le plus performant des titres de transporteurs aériens en 2019 et l'un des plus performants de la TSX. En outre, avec un rendement de 3,575 %, notre titre a été le plus performant sur la TSX, toutes industries confondues, pour la décennie s'étalant du 1^{er} janvier 2010 au 31 décembre 2019.

En complément de notre excellente performance en matière de produits des activités ordinaires, notre maîtrise des coûts a été aussi méticuleuse que disciplinée, compte tenu des enjeux épineux auxquels nous avons dû faire face. En 2019, les charges d'exploitation se sont établies à 17,481 G\$, en hausse de 974 M\$ ou de 6 % par rapport à 2018. Les charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO) d'Air Canada ont crû de 4,1 % en regard de 2018. Les CESMO ajustées¹⁾ de la Société ont augmenté de 6,1 % par rapport à 2018. Ces hausses du coût unitaire sont imputables en majeure partie à la croissance de seulement 1,8 % de nos SMO pour l'ensemble du réseau — alors qu'elle était prévue à environ 4,8 % —, étant donné l'interdiction frappant les appareils 737 MAX de Boeing pour la plus grande partie de l'exercice. Il faut également noter, faisant suite à l'immobilisation au sol des 737 MAX de Boeing, les coûts supplémentaires non planifiés associés aux appareils de remplacement, aux locations avec équipage et aux charges d'exploitation courantes, notamment la dotation aux amortissements et les charges salariales improductives liées aux pilotes.

En 2019, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation ont atteint 5,712 G\$, en hausse de 2,242 G\$ en comparaison de 2018. Les flux de trésorerie disponibles¹⁾ de 2,075 G\$ ont crû de 748 M\$ par rapport à 2018 du fait de l'augmentation des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation et de la baisse des dépenses d'investissement en glissement annuel, principalement en raison du report aux années suivantes de livraisons prévues d'appareils 737 MAX de Boeing.



À la clôture de l'exercice, nous affichions une dette nette¹⁾ de 2,841 G\$, soit un recul de 2,373 G\$ par rapport au 31 décembre 2018 du fait de l'accroissement de 1,694 G\$ des soldes de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court et à long terme et de la baisse de 679 M\$ de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante). À la clôture de l'exercice, le ratio de levier financier¹⁾ d'Air Canada s'établissait à 0,8 contre 1,6 au 31 décembre 2018, un progrès substantiel qui nous situe au niveau d'une cote de qualité supérieure.

Pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2019, le rendement du capital investi¹⁾ s'est chiffré à 15,5 %. Air Canada affichait au 31 décembre 2019 un rendement du capital investi nettement supérieur à son coût moyen pondéré du capital, qui se chiffrait à 7,0 %.

En 2019, nous avons transporté 51,5 millions de passagers, chiffre record pour la Société. Nous l'avons fait en veillant avant tout à leur sécurité, mais aussi en leur offrant constamment et fièrement un service à la clientèle hors pair. Pour une troisième année d'affilée et la huitième fois en dix ans, Air Canada a été désignée meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord à l'occasion des World Airline Awards de Skytrax, d'après un sondage auprès de plus de 21 millions de voyageurs internationaux. Nous demeurons le seul transporteur nord-américain d'envergure internationale offrant une gamme complète de services à détenir la cote quatre étoiles de Skytrax.

Aux yeux des investisseurs, la constance importe presque autant que la qualité en matière de résultats. Elle est, en effet, un gage de la capacité de l'entreprise à gérer le caractère cyclique des activités que tous les secteurs connaissent et, à plus forte raison, celui du transport aérien. La constance des réalisations et l'atteinte de résultats conformes aux prévisions communiquées aux investisseurs font partie intégrante de notre transformation.

Pour atteindre nos objectifs, nous avons établi quatre priorités stratégiques qui nous guident depuis bientôt une décennie. La première de ces priorités, qui a trait à la croissance du chiffre d'affaires et à la maîtrise des coûts, constitue la pierre d'assise de notre réussite. Non seulement nous avons constamment accru nos revenus, mais la qualité de ces derniers a été également améliorée.

En 2019, l'accroissement des produits passages réseau s'explique par la progression de 4,6 % du rendement unitaire et l'amplification de 1,9 % du trafic. L'augmentation du rendement unitaire, en particulier en Amérique du Nord, tient à la contraction de la capacité imputable à l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing, outre l'amélioration globale du contexte tarifaire. L'amélioration du rendement unitaire rendait aussi compte des produits supplémentaires découlant d'échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan et d'autres produits à la suite de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019²⁾.

LA CONSTANCE DES RÉALISATIONS ET L'ATTEINTE DE RÉSULTATS CONFORMES AUX PRÉVISIONS COMMUNIQUÉES AUX INVESTISSEURS FONT PARTIE INTÉGRANTE DE NOTRE TRANSFORMATION.

1) Le BAIIIDA, les CESMO ajustées, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi et le ratio de levier financier ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette est une mesure complémentaire aux PCGR. Les mesures financières hors PCGR n'ont pas de sens normalisé défini par les PCGR. Elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres émetteurs. Se reporter à la rubrique 22 du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada pour la description des mesures financières hors PCGR et des mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.

2) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan.



Nos résultats en matière de chiffres d'affaires s'appuient sur un effort constant de gestion et de réduction des coûts. Ainsi, en 2019, nous avons achevé notre Programme de transformation des coûts de 250 M\$, s'échelonnant sur deux ans, renégocié le contrat d'achat de capacité avec Jazz, afin de réaliser des économies annuelles estimées à 50 M\$, et poursuivi le renouvellement de notre flotte d'appareils monocouloirs en procédant à l'intégration de l'A220 d'Airbus, dont l'efficacité au chapitre des coûts unitaires est nettement supérieure à celle de l'avion qu'il remplace.

Grâce à ces mesures et à d'autres, la croissance des produits passages a surpassé l'augmentation des charges d'exploitation durant l'exercice. Nous avons obtenu ce résultat en dépit des coûts supplémentaires associés à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, qui ont représenté d'après nos estimations 3,6 points de pourcentage de la hausse de 6,1 points de pourcentage des CESMO ajustées par rapport à 2018.

L'expansion mondiale demeure notre deuxième priorité. Depuis que nous avons entrepris cette expansion voilà dix ans, nous avons relevé notre capacité de près de 90 %, la majeure partie de l'augmentation provenant de nouvelles dessertes internationales. Nos services internationaux sont soutenus par nos partenaires Star Alliance ainsi que par notre coentreprise avec United Airlines et Lufthansa Group pour les lignes transatlantiques, et par la coentreprise avec Air China pour les lignes transpacifiques. La diversification de notre réseau est le secret de notre résilience face à l'évolution des conditions du marché. En 2019, notre focalisation internationale s'est poursuivie avec le lancement de nouvelles dessertes, notamment d'Auckland, de Quito et de Bordeaux, et nous avons annoncé de nouveaux services pour Bogotá et Toulouse pour 2020.

Notre capacité d'attirer une part du trafic de correspondance entre lignes internationales issu des États-Unis a joué un rôle crucial dans notre expansion, notre portion du trafic États-Unis-marchés internationaux ayant quadruplé de 2013 à 2019. À cette fin, nous avons établi trois puissantes plaques tournantes, à Toronto, à Montréal et à Vancouver, où nous ne cessons d'optimiser le processus de correspondance. Nous poursuivons également l'amélioration de notre réseau transfrontalier, notamment en offrant de nouvelles dessertes et en exploitant des appareils écoénergétiques. En 2019, nous avons pris une autre mesure dans le cadre de cette initiative en intégrant à notre parc l'A220 d'Airbus (appelé auparavant appareil CS300 de la gamme C Series de Bombardier), dont la distance franchissable et les paramètres économiques nous permettront d'inaugurer plus de liaisons avec les États-Unis. Nous avons déjà annoncé pour 2020 de nouvelles liaisons transfrontalières par A220 d'Airbus entre Montréal et Seattle, d'une part, et Toronto et San Jose, en Californie, d'autre part.

**NOTRE CAPACITÉ
D'ATTIRER UNE
PART DU TRAFIC DE
CORRESPONDANCE
ENTRE LIGNES
INTERNATIONALES ISSU
DES ÉTATS-UNIS A JOUÉ
UN RÔLE CRUCIAL DANS
NOTRE EXPANSION.**



Intégré à notre flotte depuis peu, l'appareil A220 d'Airbus, à la fine pointe de la technologie, s'est attiré des commentaires élogieux de nos clients, ce qui nous amène à notre troisième priorité, soit le lien de confiance avec la clientèle. Comme indiqué plus haut, Air Canada a de nouveau remporté le prix de meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord de Skytrax. Qui plus est, Skytrax a décerné à notre Suite Signature Air Canada de Toronto le prix du meilleur service de restauration dans un salon de classe affaires à l'échelle du monde, et nous avons reçu le prix de la meilleure classe affaires en Amérique du Nord.

En 2019, nous avons fait grandement avancer deux initiatives à longue échéance visant à améliorer considérablement nos activités à long terme. Pour ce qui est de la première initiative, nous avons implanté un nouveau système de réservations qui améliorera considérablement nos capacités en matière de service à la clientèle, notamment en optimisant le traitement en cas de perturbation du trafic et en accroissant la collaboration avec nos partenaires Star Alliance en vue de bonifier les options de voyage offertes aux clients. Ce vaste projet a nécessité 700 000 heures de développement. La première phase, qui visait les fonctions réservations, stock de places et billetterie, est désormais mise en place. La seconde phase, soit le passage des Aéroports au nouveau système, sera achevée au premier semestre de 2020.

Notre nouveau programme de fidélisation constitue la seconde initiative liée à la transformation de l'expérience client. Au début de 2019, Air Canada a parachevé l'acquisition d'Aéropian. Bien que cette acquisition ait déjà contribué favorablement à nos résultats de 2019, nous ne commencerons à en tirer réellement profit qu'au lancement du programme Aéropian refondu cette année. Notre vœu est d'offrir le meilleur programme de fidélisation du Canada et l'un des meilleurs programmes de fidélisation du monde parmi ceux des sociétés aériennes.

Notre dernière priorité, soit l'évolution de la culture d'entreprise, sous-tend tout ce que nous faisons à Air Canada, car elle englobe la passion, le dévouement et l'esprit d'entraide de notre équipe qui nous permettent de réussir. La culture d'entreprise que nous avons su créer au cours des dix dernières années s'est manifestée comme jamais en 2019. À la suite de l'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing, nos 37 000 employés ont donné le meilleur d'eux-mêmes. Tous, à l'échelle de l'organisation, ont travaillé main dans la main pour assurer 97 % de l'horaire prévu pour l'exercice, dans les circonstances les plus difficiles.

Notre culture d'entreprise a été reconnue à maintes reprises, valant entre autres à Air Canada d'être désignée l'un des 100 meilleurs employeurs du Canada, l'un des meilleurs employeurs de Montréal, en plus d'être classée parmi les 50 lieux de travail les plus engagés en Amérique du Nord.

**NOUS COMMENCERONS
À TIRER RÉELLEMENT
PROFIT [DE L'ACQUISITION]
AU LANCEMENT DU
PROGRAMME AÉROPLAN
REFONDU CETTE ANNÉE.
NOTRE VŒU EST D'OFFRIR
LE MEILLEUR PROGRAMME
DE FIDÉLISATION DU
CANADA ET L'UN DES
MEILLEURS PROGRAMMES
DE FIDÉLISATION DU
MONDE PARMİ CEUX DES
SOCIÉTÉS AÉRIENNES.**



L'un des principaux atouts de notre culture à titre de transporteur aérien d'envergure mondiale est notre diversité, que nous entretenons précieusement. À l'heure actuelle, 26 % de l'équipe d'Air Canada est composée de personnes issues de minorités visibles, et une soixantaine de langues sont parlées dans nos lieux de travail. De plus, les femmes constituent près de 45 % de nos effectifs. Notre entreprise est régulièrement désignée comme l'un des employeurs les plus favorables à la diversité au Canada.

Cet accent sur la diversité traduit en outre la focalisation plus globale d'Air Canada à l'égard de la durabilité et de la responsabilité sociale. Dans le présent rapport annuel, nous avons inclus une analyse de certaines de nos initiatives environnementales, sociales et de gouvernance, qu'il s'agisse de la participation à l'établissement de cibles de réduction des émissions au sein de notre secteur, de la réduction des déchets et de la promotion du recyclage, du soutien à l'élaboration de carburants de remplacement ou des programmes procurant aux employés outils, ressources et conseils afin de les aider à gérer leur santé mentale, leurs finances et leur bien-être global ou favorisant leur perfectionnement professionnel.

Outre qu'elles s'imposent comme la conduite à suivre, la durabilité et la responsabilité sociale sont des critères essentiels qui pèsent de plus en plus dans les décisions des investisseurs. Qui plus est, le développement durable renforce et relie entre elles toutes nos priorités fondamentales. L'efficacité énergétique permet de faire des économies, la participation à des projets sectoriels liés au climat facilite l'expansion à l'échelle mondiale du point de vue réglementaire et sur le plan de la réputation, enfin notre clientèle s'attend à ce que nous exerçons nos activités de façon responsable et nos employés sont fiers d'appartenir à une entreprise valorisant l'éthique.

Une décennie de transformation nous a fait prendre l'habitude du changement : nous n'avons pas l'intention de nous arrêter là. Pour 2020 et par la suite, nous avons nombre de projets en cours, notamment celui visant l'acquisition de Transat A.T. D'autres initiatives feront progresser nos priorités stratégiques, notamment l'inauguration d'une nouvelle Suite Signature Air Canada à Vancouver, le lancement de partenariats avec de grands chefs cuisiniers, plus ciblés selon le marché, et des améliorations du service en cabine, le recours accru à l'intelligence artificielle, sans oublier la poursuite des livraisons d'appareils A220 d'Airbus. À l'instar du reste du secteur et d'autres industries à l'échelle mondiale, nous faisons face ces jours-ci à un nouveau défi, soit le coronavirus ou COVID-19. Toutefois, notre bilan solide, notre vaste réseau diversifié, la vigueur de notre marque et nos employés talentueux et de grande agilité nous permettront de réagir efficacement.

Sur une note plus personnelle, l'année 2019 a marqué le dixième anniversaire de mon entrée en fonction en qualité de président et chef de la direction d'Air Canada. Au fil de cette décennie et des nombreux défis qui l'ont jalonnée, j'ai reçu de notre équipe de direction de grand talent, de notre très dévoué Conseil d'administration et de nos fidèles actionnaires un soutien indéfectible, et j'éprouve à cet égard une gratitude profonde.

Je tiens tout particulièrement à remercier nos 37 000 employés actifs et nos 34 000 employés retraités, qui ont été au cœur de notre réussite. Le changement n'est jamais chose aisée. En acceptant avec enthousiasme un programme de transformation aux ramifications si larges, ils ont montré leur engagement profond envers notre Société et l'importance d'offrir chaque jour à la clientèle un service de haute qualité. Je suis également reconnaissant à nos clients et leur promets que chacun d'entre nous, au sein d'Air Canada, continuera de travailler d'arrache-pied afin de mériter et de conserver leur fidélité.

Calin Rovinescu

Président et chef de la direction

Le 2 mars 2020



CITOYENS DU MONDE – RAPPORT DES
RÉALISATIONS DE 2019

CITOYENS DU MONDE





Un champion mondial ancré dans le durable favorise les choix qui s'inscrivent dans l'intérêt à long terme de ses parties prenantes : actionnaires, employés, clients, collectivités et autres. Air Canada s'emploie à créer de la valeur pour ses parties prenantes dans une perspective de long terme, par la mise en œuvre d'initiatives axées sur les dimensions éthique, sociale, environnementale, culturelle et économique de ses activités commerciales.

Les réalisations d'Air Canada sont communiquées dans Citoyens du monde, son rapport de développement durable (conforme aux normes de l'organisme Global Reporting Initiative), et le rapport de l'organisme Carbon Disclosure Project. Certains indicateurs, notamment ceux relatifs aux émissions visées par les champs d'application 1 et 2, sont vérifiés par un tiers, selon les normes reconnues internationalement.

En 2019, Air Canada était fière d'être la première société aérienne canadienne à confirmer son engagement à atteindre les objectifs de développement durable et à signer le Pacte mondial des Nations Unies qui incite les entreprises à adopter des pratiques socialement responsables propices au développement durable.

Le texte qui suit résume les progrès d'Air Canada relativement aux objectifs de développement durable qu'elle s'est fixés pour 2019.



ATTEINT



- Se classer parmi les 3 % supérieurs dans l'audit sur la sécurité opérationnelle de l'Association internationale du transport aérien (IATA).
- Gérer les risques et les dangers pour la sécurité liés à la mise en ligne des A220 d'Airbus, à l'ouverture de nouvelles dessertes ou à d'autres projets.

EN COURS



- Donner toute la formation nécessaire et appliquer toute mesure requise pour réintégrer efficacement les 737 MAX de Boeing dans l'exploitation, au moment voulu.
- Étendre le programme d'authentification multifactorielle à tous les employés.
- Poursuivre le plan d'action relatif à la protection des renseignements personnels.

SÉCURITÉ



- Poursuivre la mise en œuvre de la stratégie de gestion des déchets 2020 avec les activités suivantes :
 - Exécution du programme de réduction de l'utilisation de produits en plastique à usage unique.
 - Expansion du programme de collecte et de recyclage dans des salons Feuille d'érable.
 - Centralisation de l'infrastructure de gestion des déchets au siège social à Montréal.
 - Amélioration continue du programme de recyclage à bord des vols intérieurs, audits à l'appui.
- Plaider, auprès du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, en faveur d'une politique efficace sur les changements climatiques pour l'aviation au Canada.

ENVIRONNEMENT



- Soutenir la mise en œuvre du système de services aux passagers de la Suite Altéa d'Amadeus en amorçant la formation de plus de 10 000 employés.
- Créer un centre d'excellence de la gestion du changement.
- Accroître l'ampleur du programme des leaders émergents.





- Établir des partenariats communautaires en soutien au rendement du réseau, à l'acquisition de talents et au développement socioéconomique à l'échelle régionale.
- Atteindre l'objectif de collecte de fonds, fixé à 2 M\$ (net), de la Fondation Air Canada.



COLLECTIVITÉS

2019

RAPPORT DE GESTION





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^{MD} » (« Vacances Air Canada »), Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge ») et, avec prise d'effet le 10 janvier 2019, Aéroplan inc. (« Aéroplan »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2019 et l'exercice 2019, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés audités annuels de 2019 et les notes complémentaires d'Air Canada. 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.

En septembre 2019, l'IFRS Interpretations Committee a arrêté sa décision selon laquelle une entité doit comptabiliser ses obligations d'indemniser les passagers en cas de retard et d'annulation de vol en tant que contrepartie variable conformément à IFRS 15 *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Air Canada a adopté ce traitement comptable au quatrième trimestre avec effet rétrospectif et retraitement des données de 2018. Auparavant, Air Canada comptabilisait les coûts liés à l'indemnisation des passagers selon IAS 37 *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*. Bien qu'il n'y ait aucun effet sur le montant inscrit au titre de l'indemnisation des passagers, la présentation dans le compte consolidé de résultat d'Air Canada est touchée puisque l'indemnisation est reclassée en réduction des produits passages. Se reporter à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 23, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 17 février 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 20, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 18 février 2020, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2019 et de l'exercice 2019. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au 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.



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 peuvent être 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 *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 la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, la conjoncture économique et le contexte géopolitique, le calendrier et les modalités de la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing 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), l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, 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 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 fidélisation, 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 envers les partenaires Star Alliance et les coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver la liquidité, 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, notamment à la rubrique 20, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Par ailleurs, l'acquisition de Transat A.T. Inc. est assujettie à l'approbation des organismes de réglementation et à la satisfaction de certaines conditions usuelles, 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.



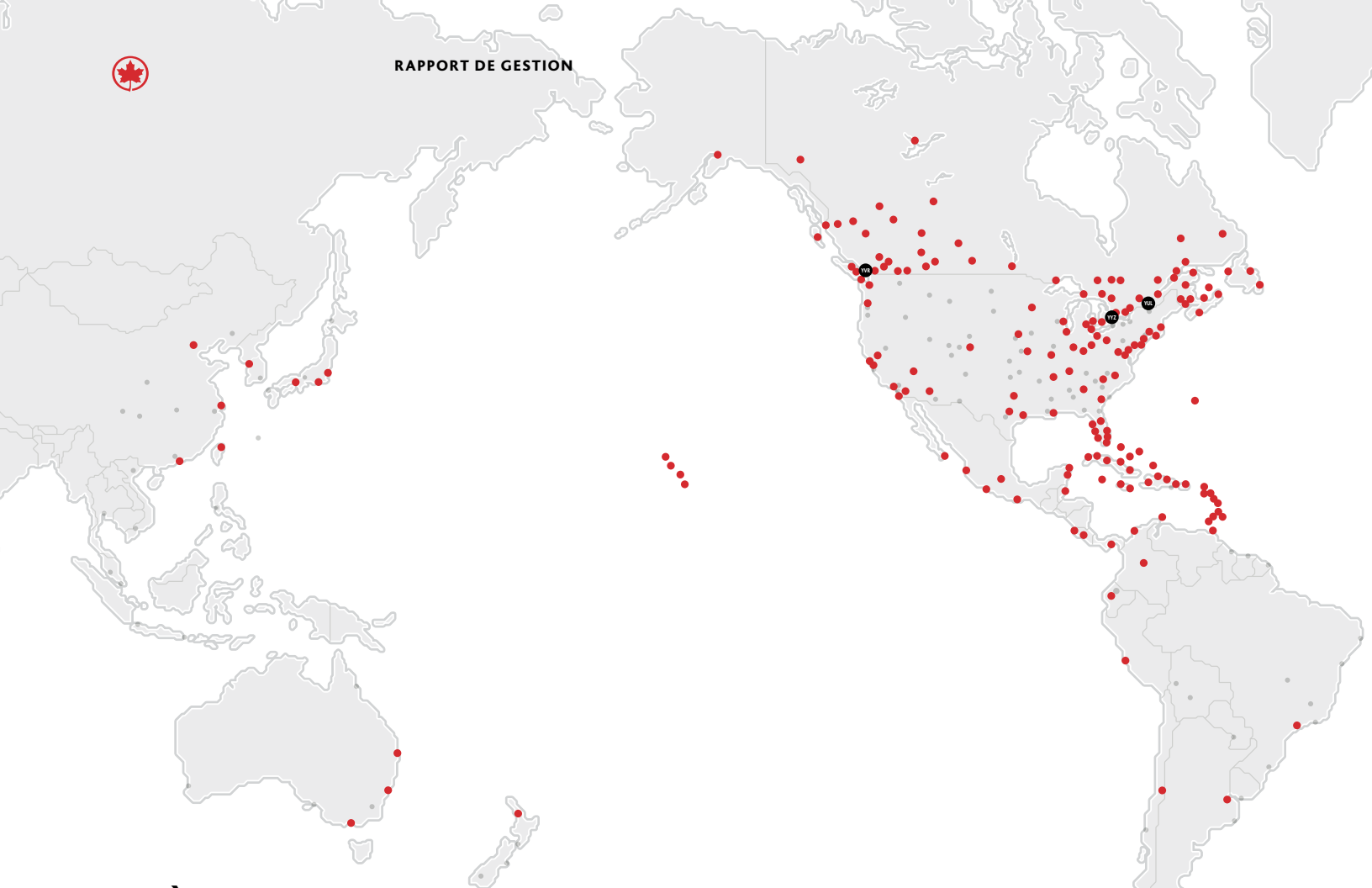
PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Dans le cadre de ses hypothèses, elle présume que la croissance du PIB du Canada sera relativement modeste pour le premier trimestre de 2020 et l'exercice 2020. Air Canada prévoit que le dollar canadien se négociera, en moyenne, à 1,33 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2020 et pour l'exercice 2020. Air Canada présume par ailleurs que le cours du carburant aviation s'établira, en moyenne, à 0,71 \$ CA le litre pour le premier trimestre de 2020 et à 0,74 \$ CA le litre pour l'exercice 2020. Air Canada présume également que la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing s'effectuera graduellement à compter de la fin du troisième trimestre de 2020. Il est trop tôt pour évaluer quelle serait l'incidence de l'acquisition envisagée de Transat A.T. Inc. par Air Canada. Par conséquent, les énoncés prospectifs d'Air Canada n'en tiennent pas compte.

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 [®], ^{MD} ou ^{MC}. 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. À PROPOS D'AIR CANADA

Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada, tant sur les marchés intérieurs et transfrontaliers (Canada–États-Unis) qu'à l'échelle internationale. Sa mission consiste à relier le Canada et le monde.

En 2019, conjointement avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional ») et d'autres transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte et en vertu de contrats d'achat de capacité, Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 1 531 vols réguliers directs pour 217 destinations sur les six continents, soit 62 destinations canadiennes, 56 destinations aux États-Unis et un total de 99 villes d'Europe, d'Afrique, du Moyen-Orient, d'Asie, d'Océanie, des Caraïbes, du Mexique et d'Amérique du Sud.

Au 31 décembre 2019, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comprenait 188 appareils, soit 94 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus (notamment 24 appareils 737 MAX de Boeing qui font l'objet d'une interdiction de vol depuis mars 2019 - se reporter à la rubrique 9, *Parc aérien*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information), 80 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus et 14 biréacteurs de transport régional E190 d'Embraer, alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 64 appareils, soit 22 appareils A319 d'Airbus, 14 appareils A321 d'Airbus, trois appareils A320 d'Airbus et 25 appareils 767-300ER de Boeing.

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen de contrats d'achat de capacité (« CAC ») conclus avec des transporteurs régionaux qui exploitent des vols pour son compte. Ces transporteurs régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle internationale de la Société, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge. Au 31 décembre 2019, le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 48 biréacteurs de transport régional de Bombardier, 73 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de Bombardier et 25 biréacteurs E175 d'Embraer pour un total de 146 appareils. Au 31 décembre 2019, un total de cinq appareils 1900 de Beech, de 18 places étaient également exploités par des transporteurs régionaux pour le compte d'Air Canada.

Air Canada est membre cofondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Grâce à ce réseau de 26 sociétés aériennes, Air Canada propose à sa clientèle plus de 1 300 destinations dans 195 pays, ainsi que la réciprocité des programmes de fidélisation, outre l'accès aux salons et autres installations communes dans les aéroports.

Air Canada fidélise sa clientèle grâce à son programme Aéroplan^{MD}. Les membres Aéroplan peuvent accumuler des milles Aéroplan auprès de plus de 100 partenaires puis, soit les échanger contre des billets-primés avec Air Canada ainsi que plus de 30 autres transporteurs partenaires, soit les échanger contre une vaste gamme de primes autres que des billets d'avion. Air Canada Altitude offre aux membres Aéroplan admissibles une gamme d'avantages et de privilèges de voyage en fonction de leurs déplacements, notamment l'enregistrement prioritaire,



une franchise de bagages enregistrés supplémentaire et des surclassements en Classe affaires.

Air Canada s'est dotée d'une stratégie exhaustive en vue d'améliorer la rentabilité et la position concurrentielle sur le marché des voyages d'agrément. Cette stratégie vise à tirer parti des forces d'Air Canada, d'Air Canada Rouge, transporteur à faibles coûts de la Société, et de Vacances Air Canada. Grâce à Air Canada Rouge, Air Canada exploite les possibilités que recèlent les nouveaux marchés de voyages d'agrément du fait de la structure de coûts plus concurrentielle d'Air Canada Rouge. Vacances Air Canada, l'un des principaux voyageurs au Canada, élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances. Il exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément à destination de l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique Sud, Australie et Asie), et le secteur des voyages d'agrément à destination du Canada. Il offre en outre des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles.

Air Canada Cargo, le plus important fournisseur de services de fret aérien du Canada en fonction de la capacité d'emport de fret, assure des services de transport de fret directs pour plus de 150 destinations au Canada, aux États-Unis et d'autres pays et dispose de représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Les services de transport de fret aérien sont assurés sur l'ensemble du réseau d'Air Canada.



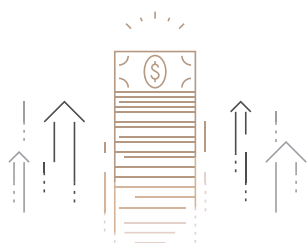


4. STRATÉGIE

Air Canada a pour principal objectif d'être un champion mondial qui affiche une rentabilité durable. Pour atteindre cet objectif, elle entend améliorer sans cesse l'expérience client et l'engagement des employés auprès des clients, en plus de créer de la valeur pour ses actionnaires. Air Canada s'emploie constamment à atteindre cet objectif en se focalisant sur les quatre stratégies fondamentales suivantes :

①

CROISSANCE DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET TRANSFORMATION DES COÛTS



définir et mettre en œuvre des initiatives de compression des coûts et d'accroissement du chiffre d'affaires;

②

EXPLOITATION ACCRUE DU RÉSEAU INTERNATIONAL



explorer des occasions rentables d'expansion internationale et tirer parti de ses caractéristiques concurrentielles afin d'élargir les marges, en grande partie au moyen de l'accroissement du trafic de correspondance par le truchement de ses villes-portes internationales stratégiques que sont Toronto, Vancouver et Montréal, tout en continuant de favoriser sa croissance et en livrant concurrence efficacement sur les marchés des voyages d'affaires et d'agrément à destination et au départ du Canada;

③

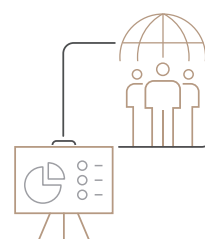
LIEN DE CONFIANCE AVEC LA CLIENTÈLE



renforcer le lien de confiance avec la clientèle en améliorant constamment l'expérience voyage et en offrant en tout temps un service de qualité supérieure aux clients;

④

ÉVOLUTION DE LA CULTURE D'ENTREPRISE



soutenir l'évolution positive de la culture d'entreprise, notamment en investissant de façon substantielle dans la formation et d'autres outils qui permettent d'offrir une expérience client exceptionnelle tout en favorisant la collaboration accrue afin d'aider Air Canada et ses employés à encore mieux travailler de concert dans un cadre humain et enrichissant.





1

CROISSANCE DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET TRANSFORMATION DES COÛTS

Le rehaussement des marges par la mise en œuvre d'initiatives de compression de coûts et de génération de revenus axées sur une rentabilité durable est une priorité essentielle d'Air Canada. Cette dernière continue de chercher et de mettre en œuvre des mesures afin de réduire les coûts unitaires et d'amplifier les marges, au moyen notamment de la modernisation du parc aérien et de l'accroissement de la productivité de celui-ci. Qui plus est, Air Canada s'efforce d'améliorer sa capacité d'augmenter ses produits passages et accessoires, grâce, entre autres, à une gamme accrue de produits tarifaires et aux investissements dans la technologie.

PRINCIPALES RÉALISATIONS EN 2019

- ✓ Produits d'exploitation record de 19 131 M\$, soit une hausse de 1 128 M\$ (+6,3 %) en regard de 2018.
- ✓ Nombre sans précédent de 51,5 millions de passagers transportés, en hausse de 1,3 % par rapport à 2018.
- ✓ Marge BAIIA de 19,0 %, résultat qui concorde avec la marge BAIIA pour 2019 d'environ 19 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019 (en regard d'une marge BAIIA de 17,8 % en 2018). En 2019, le bénéfice d'exploitation de 1 650 M\$ rendait compte d'une hausse de 154 M\$ en regard de 2018. Le BAIIA n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- ✓ Rendement du capital investi de 15,5 %, résultat qui correspond au rendement du capital investi se situant dans une fourchette d'environ 15,5 % à 16,0 % pour 2019 que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019 (en regard d'un rendement du capital investi de 13,5 % en 2018). Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- ✓ Liquidités non soumises à restrictions sans précédent de 7 380 M\$.
- ✓ Atteinte de l'objectif du programme biennal de transformation des coûts au 31 décembre 2019, avec la réalisation d'économies annuelles dépassant 250 M\$.
- ✓ Hausse de 6,1 % des CESMO ajustées par rapport à 2018. Augmentation de 4,1 % des CESMO en regard de 2018. Air Canada a estimé que, si elle avait exploité ses 36 appareils 737 MAX de Boeing, comme initialement prévu, en 2019, les CESMO ajustées auraient affiché une hausse d'environ 2,5 % par rapport à 2018. Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Air Canada maintient ses efforts axés sur la création de valeur et la rentabilité par le truchement de diverses stratégies, notamment celles résumées dans le texte qui suit.





AIR CANADA ROUGE

Les appareils d'Air Canada Rouge, transporteur à faibles coûts d'Air Canada, sont affectés à un nombre croissant de destinations des Caraïbes, ainsi qu'à des destinations loisirs choisies aux États-Unis et au Canada, outre les marchés des voyages d'agrément internationaux caractérisés par une demande hautement variable qui réagissent bien à une capacité sans escale assortie de tarifs concurrentiels. Air Canada Rouge donne à Air Canada la latitude de transférer sa capacité d'un marché à l'autre, ainsi que d'une saison à l'autre, en plus de lui permettre de livrer une concurrence efficace aux transporteurs à faibles coûts ainsi qu'aux nouveaux transporteurs à très faibles coûts en Amérique du Nord.

AMÉLIORATIONS APPORTÉES À L'ENTENTE COMMERCIALE AVEC JAZZ ET PLACEMENT EN TITRES DE CAPITAUX PROPRES DANS CHORUS

En février 2019, Air Canada a conclu une entente visant à modifier et à prolonger le contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz, filiale entièrement détenue de Chorus Aviation Inc. Les modifications visaient à assurer la stabilité à long terme de Chorus, en confirmant que Jazz demeurera longtemps le transporteur Air Canada Express le plus important. Les modifications favorisent de plus la solidité et la compétitivité de la marque Air Canada Express en outre de solidifier son réseau régional d'un océan à l'autre, tout en permettant à Air Canada de réaliser d'importantes économies au titre du CAC et en optimisant la souplesse du réseau et du parc aérien en regard du contrat actuel.

PRODUITS TARIFAIRES

Air Canada a mis à jour sa gamme de produits tarifaires afin d'améliorer la segmentation de sa clientèle et d'offrir une diversité d'options tarifaires et d'expériences en cabine personnalisées. Ces tarifs restructurés élargissent les choix et stimulent les ventes en fonction d'attributs précis, augmentant ainsi le chiffre d'affaires. Air Canada continue d'optimiser ses produits accessoires tirés de ses services à la carte, comme ceux ayant trait aux bagages, aux modifications de billets, à la sélection des places, aux places *Préférence* et aux surclassements ainsi qu'à ses produits en cabine, notamment la restauration (nourriture et boissons), les achats hors taxes et la connexion Internet Wi-Fi. Air Canada dégage par ailleurs des revenus supplémentaires en investissant dans les plateformes Web et les applications mobiles, ce qui s'est traduit en 2019 par une nette accélération des revenus attribuable aux canaux directs.

INVESTISSEMENTS DANS LA TECHNOLOGIE

Air Canada a entrepris plusieurs initiatives importantes en vue de moderniser son système de réservations pour les passagers, de refondre son programme de fidélisation et de transformer des processus opérationnels fondamentaux.

En 2017, en partenariat avec Amadeus, le plus important fournisseur de système de gestion de passagers du monde, Air Canada a conclu un accord visant le système intégral de gestion des passagers de la suite Altéa, comprenant les solutions de réservations, de gestion du stock de places et du contrôle des départs. En novembre 2019, Air Canada a parachevé la première phase du passage de l'ancien système, utilisé depuis



plus de 25 ans, au nouveau système de réservations, qui aidera Air Canada à progresser sensiblement dans la réalisation de ses quatre priorités stratégiques. La dernière étape du programme sera achevée en 2020, et Air Canada commencera dès lors à tirer parti de l'ensemble des avantages que procure le système.

Altéa, en tant que solution d'infrastructure partagée, simplifiera l'environnement technologique d'Air Canada et en réduira les coûts, en plus d'améliorer son efficacité opérationnelle, notamment par le truchement de l'automatisation des fonctions. Le nouveau système stimulera également le chiffre d'affaires et les occasions de croissance. Une fois entièrement mise en œuvre, Altéa permettra à Air Canada d'optimiser ses horaires en donnant la capacité de gérer plus facilement les stocks de places entre tout point de départ et de destination ainsi que d'automatiser les nouvelles réservations en cas de perturbations de vols, comme celles causées par les conditions météorologiques extrêmes. Le système améliore également la capacité d'Air Canada de personnaliser ses produits et services, en les adaptant aux clients et en accroissant les produits accessoires. Il soutient par ailleurs le réseau international d'Air Canada grâce à un processus davantage intégré de réservations et de service à la clientèle avec les partenaires Star Alliance et intertransporteurs.

Une fois entièrement mise en œuvre, Altéa rendra également possibles des améliorations sensibles visant le service à la clientèle. En effet, le système permet à Air Canada de répondre aux besoins de ses clients à l'aide d'un dossier passager unique (dossier PNR). Les données seront partagées et accessibles en temps réel pour permettre au passager d'effectuer son voyage de manière fluide, et elles contiendront un historique ainsi qu'un relevé complet de toutes les modifications apportées. Les agents des Centres de services d'Air Canada et des Aéroports, les agences de voyages et plus de 130 sociétés aériennes utilisant Altéa auront un accès unique aux données du client. Altéa permettra également à Air Canada de récompenser plus facilement les meilleurs clients en s'assurant de leur offrir les services promis, au soutien de l'objectif de fidélisation.

Parallèlement à l'accord visant la suite Altéa, Air Canada a renouvelé son contrat de distribution pluriannuel, favorisant ainsi l'homogénéité de la marque et de l'expérience client pour l'ensemble des canaux. Les utilisateurs d'Amadeus à l'échelle mondiale peuvent ainsi accéder aux produits tarifaires personnalisables à la fine pointe d'Air Canada, et en connaître la disponibilité, par le truchement du système de distribution global Amadeus, outre la gamme de produits accessoires du transporteur.

Ce nouveau système devrait procurer des avantages supplémentaires annuels de plus de 100 M\$ une fois la mise en œuvre achevée.

En outre, l'exploitation de l'intelligence artificielle (« IA ») est devenue un élément essentiel de la stratégie d'Air Canada à mesure que celle-ci met en œuvre une série d'initiatives qui aideront à façonner son avenir. Comme point de départ, Air Canada a créé un Centre d'excellence en intelligence artificielle regroupant des chefs d'équipe, des scientifiques des données et des ingénieurs des données qui travaillent en étroite collaboration avec des universités et des chercheurs. Ce centre de compétences a procuré des avantages concrets attribuables à l'application de l'IA au sein de l'entreprise.

PROGRAMME DE RENOUVELLEMENT DU PARC AÉRIEN

La flotte de 787 de Boeing plus moderne permet à Air Canada de réaliser des économies au chapitre du carburant et de la maintenance. Ces appareils continuent de stimuler la croissance rentable, parce qu'ils créent des occasions de desservir de nouvelles destinations internationales que rendent possibles leurs charges d'exploitation moindres, leur capacité intermédiaire et leur distance franchissable supérieure.

En décembre 2019, Air Canada a pris livraison de son premier de 45 appareils A220 d'Airbus en commande ferme. Les appareils A220 d'Airbus remplacent les appareils E190 d'Embraer du parc aérien principal d'Air Canada, au soutien de la croissance des plaques tournantes et du réseau de cette dernière. Ces avions confèrent de meilleures possibilités de déploiement en raison de leur distance franchissable supérieure, ce qui permettra à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés qui conviennent moins à ses plus gros appareils, comme le 737 MAX de Boeing ou l'A321 d'Airbus. Air Canada estime que les appareils A220 d'Airbus permettront de comprimer les CESMO de 12 % en regard des appareils E190 d'Embraer, surtout du fait d'efficiences supérieures en ce qui concerne la maintenance et le carburant.

Air Canada a pris livraison de 24 appareils 737 MAX 8 de Boeing. Se reporter à la rubrique 9, *Parc aérien*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Les appareils 737 MAX de Boeing devraient remplacer les appareils monocouloirs d'Airbus d'ancienne génération dans le parc aérien principal d'Air Canada. Air Canada estime que les appareils 737 MAX de Boeing permettront de comprimer les CESMO de 11 % en regard des appareils A320 d'Airbus du parc aérien principal, en raison surtout d'efficiences supérieures relatives à la maintenance et au carburant.

2 EXPLOITATION ACCRUE DU RÉSEAU INTERNATIONAL

Air Canada se concentre sur l'exploitation accrue de son réseau international et de ses attributs concurrentiels afin d'élargir comme il se doit les marges.

Air Canada possède des atouts concurrentiels lui permettant d'exploiter fructueusement des occasions en matière de services internationaux. La Société est en mesure d'accroître de manière appréciable le trafic entre lignes internationales par le truchement de ses plaques tournantes internationales stratégiques que sont Toronto, Vancouver et Montréal. Elle amplifie de plus le pouvoir d'attraction de son réseau découlant de son appartenance au réseau Star Alliance, de sa coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China sur les lignes entre le Canada et la Chine, et de sa coentreprise transatlantique A++ assortie d'une structure de partage des revenus avec United Airlines et Deutsche Lufthansa que les coentrepreneurs visent à améliorer afin d'en accroître la compétitivité, de créer des efficiences opérationnelles et de rehausser l'expérience client. Le réseau d'Air Canada tire également parti de nombreuses ententes d'exploitation à code multiple et ententes intertransporteurs. En outre, Air Canada a accès au vaste portefeuille de droits de route du Canada, et le profil démographique multiethnique du pays donne à la Société des possibilités accrues de répondre de manière rentable à la demande à l'égard des voyages internationaux.

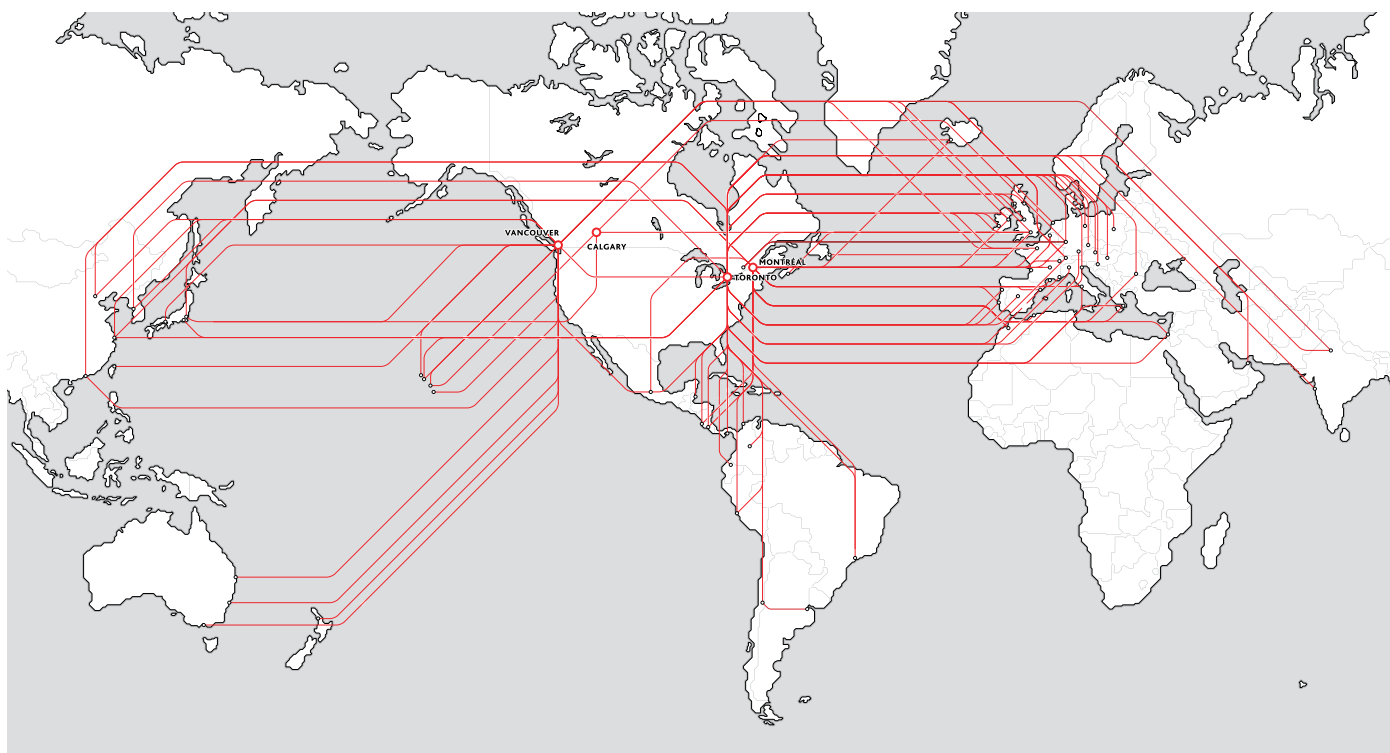
Air Canada Express offre un réseau de transport local, ainsi que des volumes élevés de trafic d'apport qui s'intègrent au réseau long-courrier d'Air Canada et soutiennent son objectif stratégique de favoriser la croissance du trafic de correspondance entre lignes internationales à destination et au départ des États-Unis.

L'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (« Toronto-Pearson ») présente un avantage stratégique en raison de sa proximité avec des marchés importants et densément peuplés aux États-Unis et attire un grand nombre de voyageurs d'affaires et d'agrément dont Toronto, la plus grande ville du Canada, est le point de départ ou d'arrivée. En outre, les activités d'Air Canada et de la plupart de ses partenaires Star Alliance sont regroupées dans l'aérogare 1 à Toronto-Pearson, laquelle possède des installations de transit qui permettent aux passagers, et à leurs bagages, de traverser aisément

les services de douanes et d'immigration du Canada et des États-Unis. Depuis plusieurs années, Air Canada travaille en étroite collaboration avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (la « GTAA ») afin que Toronto-Pearson devienne un aéroport de première importance en Amérique du Nord, pour ainsi accroître la part du marché mondial du trafic issu de la sixième liberté de l'air. En outre, Air Canada, de concert avec l'Agence des services frontaliers du Canada, la GTAA, l'Administration de l'aéroport international de Vancouver et Aéroports de Montréal, a mis en œuvre un processus de correspondance fluide pour les passagers arrivant de l'étranger qui doivent prendre un autre vol pour une destination internationale autre que les États-Unis.

Air Canada se consacre également à transformer sa plaque tournante à Vancouver en une ville-porte de choix pour les marchés de l'Asie-Pacifique et à soutenir l'essor de Montréal comme plaque tournante transatlantique. Étant donné ses correspondances pratiques entre diverses villes nord-américaines et Vancouver, Air Canada propose les liaisons parmi les plus rapides entre l'Amérique du Nord et l'Asie-Pacifique, pour ainsi offrir une meilleure expérience voyage. Par ailleurs, la plaque tournante de la Société à Montréal relie l'Amérique du Nord aux marchés clés de la France, mais positionne aussi Montréal comme ville-porte transatlantique de premier plan. Tirant profit des améliorations apportées aux aéroports de Toronto, de Vancouver et de Montréal, la Société est en mesure d'étendre son réseau au départ des États-Unis afin d'accroître les flux de passagers en correspondance alimentant ses vols internationaux.





PRINCIPAUX FAITS NOUVEAUX EN 2019

- ✓ Mise en œuvre fructueuse d'un plan d'urgence à la suite de l'immobilisation au sol de 24 appareils 737 MAX de Boeing et de la suspension de la livraison de 12 appareils 737 MAX de Boeing prévue pour 2019, plan qui a permis à Air Canada d'assurer l'exploitation de 97 % de sa capacité en SMO prévue pour 2019 en dépit de l'interdiction de vol.
- ✓ Implantation de mesures d'atténuation efficaces de l'incidence des crises géopolitiques, en particulier en Chine et à Hong Kong, fondées sur le redéploiement stratégique de la capacité au sein du réseau.
- ✓ Lancement d'un service sans escale de l'exploitation principale d'Air Canada reliant Toronto à Vienne par le truchement d'une entente d'échange de routes conclue avec Austrian Airlines.
- ✓ Lancement de nouveaux services sans escale saisonniers hivernaux reliant Montréal à São Paulo ainsi que Vancouver à Auckland (exploitation principale), et Toronto à Quito (Air Canada Rouge) dans le cadre de la stratégie globale visant l'atténuation des effets de la saisonnalité et la réduction de la dépendance à l'égard du troisième trimestre.
- ✓ Annonce du lancement de deux nouveaux services quotidiens estivaux entre Montréal et Nashville, d'une part, ainsi qu'entre Calgary et Boston (exploitation principale), d'autre part, à compter de juin 2020 dans les deux cas.
- ✓ Conversion du service d'Air Canada Rouge entre Vancouver et Osaka/Kansai en service de l'exploitation principale d'Air Canada auquel est affecté un appareil 787-8 de Boeing.
- ✓ Accroissement du réseau d'apport par le lancement de services sans escale d'Air Canada Express, comme celui reliant Montréal à Raleigh/Durham et à Sydney (Nouvelle-Écosse).
- ✓ Optimisation et amélioration de l'offre de vols à code multiple avec Lufthansa Group et SAS grâce à la mise à jour d'ententes sur ce type d'exploitation.
- ✓ Ajout du code de United Airlines et de celui de Lufthansa Group aux nouveaux services Montréal-Bordeaux et Toronto-Vienne.
- ✓ Expansion de l'entente d'exploitation à code multiple avec Air New Zealand pour y inclure le survol de la mer de Tasman, au soutien de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada.
- ✓ Mise en œuvre des principaux éléments de la coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China.
- ✓ Ajout de six villes à l'entente d'exploitation à code multiple avec Air China en vue de maximiser les dessertes entre le Canada et la Chine, l'expansion au-delà de Shanghai étant prévue pour 2020.
- ✓ Obtention d'engagements afin d'accroître les ententes d'exploitation à code multiple avec GOL et Avianca au soutien des nouvelles lignes d'Air Canada reliant Montréal à São Paulo et à Bogotá ainsi que Toronto à Quito.



En 2020, Air Canada entend continuer d'accroître de manière sélective et rentable ses lignes internationales en tirant parti des avantages concurrentiels suivants :

- Sa marque de vaste notoriété et son rang de chef de file en ce qui a trait aux lignes transatlantiques et transpacifiques au départ et à destination du Canada, ainsi qu'au départ et à destination de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud en passant par le Canada.
- Son réseau mondial considérable et en expansion, lequel est rehaussé par l'affiliation de la Société au réseau Star Alliance et la conclusion de nombreuses ententes commerciales.
- Un parc aérien procurant une grande souplesse, qui permet à la Société de redéployer ou de gérer la capacité pour que celle-ci soit appariée à la demande.
- Ses produits et services concurrentiels, notamment les loges avec fauteuils-lits de la classe Signature Air Canada, le Service Concierge, les salons Feuille d'érable^{MC} sans oublier, à la plaque tournante d'envergure mondiale qu'est l'aéroport de Toronto, l'unique Suite Signature Air Canada^{MC} qui offre aux clients admissibles de la classe Signature Air Canada une gamme de services exclusifs, notamment des repas à la carte et l'accès au Café Air Canada, qui propose aux clients admissibles l'expérience d'un café offrant des prestations haut de gamme, le premier en son genre en Amérique du Nord.
- Ses plaques tournantes jouissant d'une situation géographique avantageuse (Toronto, Montréal et Vancouver) et dotées d'installations de transit efficaces, facteur qui met en relief les avantages de choisir Air Canada pour les clients entre les États-Unis, l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Sud.
- Des plages horaires favorables dans les aéroports achalandés, notamment Beijing, Shanghai, Hong Kong, Tokyo Narita, Tokyo Haneda, Paris-Charles-de-Gaulle, Francfort, Londres Heathrow, New York-LaGuardia, et Washington National.

En 2020, Air Canada prévoit également de faire ce qui suit :

- Procéder graduellement à la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing, à partir du troisième trimestre de 2020. La décision définitive quant à la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing se fondera sur l'évaluation en matière de sécurité que fera Air Canada lorsque Transports Canada aura levé l'avis de sécurité et que les autorités réglementaires internationales auront donné leur aval. Se reporter à la rubrique 9, *Parc aérien*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- Intégrer les appareils A220 d'Airbus à la flotte d'appareils monocouloirs de l'exploitation principale et tirer parti de l'importante amélioration des paramètres économiques pour lancer de nouveaux services et accroître le réseau d'apport nord-américain. Les deux premières dessertes inaugurées seront les services sans escale Montréal–Seattle et Toronto–San Jose (Californie), à compter du printemps 2020 dans les deux cas.
- Continuer de solidifier les coentreprises (l'A++ et la coentreprise avec Air China), assorties d'une structure de partage des revenus, et accroître la collaboration dans tous les secteurs fonctionnels en vue de rehausser l'expérience client globale.
- Continuer d'évaluer de nouveaux partenariats stratégiques à même d'appuyer son plan d'entreprise et sa stratégie d'expansion internationale.

CONVENTION D'ARRANGEMENT DÉFINITIVE VISANT L'ACQUISITION DE TRANSAT A.T. INC.

Le 23 août 2019, Air Canada et Transat A.T. Inc. (« Transat ») ont annoncé qu'une majorité de près de 95 % des actionnaires de Transat avaient approuvé la convention d'arrangement visant l'acquisition par Air Canada de la totalité des actions émises et en circulation de Transat au prix de 18 \$ l'action. La valeur de la transaction réglée entièrement en trésorerie représente environ 720 M\$. L'acquisition de Transat demeure assujettie à l'approbation des organismes de réglementation, ainsi qu'à d'autres conditions propres à la conclusion d'une telle transaction. Si ces approbations sont obtenues et que les conditions sont respectées, la transaction devrait être conclue à la mi-2020.



3 LIEN DE CONFIANCE AVEC LA CLIENTÈLE

Offrir une expérience client d'une supériorité sans faille et accroître la clientèle de marque sont des éléments clés de la stratégie commerciale d'Air Canada. La Société s'efforce constamment de rehausser la satisfaction et la fidélisation de ses clients et de les inciter à recommander ses services afin d'attirer de nouveaux clients.

ACQUISITION D'AÉROPLAN

Le 10 janvier 2019, Air Canada a réalisé l'acquisition auprès d'Aimia Inc. (« Aimia ») d'Aéropian propriétaire et exploitant du programme de fidélisation Aéropian. Le prix d'achat global se ventilait comme suit : 450 M\$ en trésorerie, plus 67 M\$ en trésorerie au titre des ajustements liés à la clôture (la contrepartie totale liée à l'acquisition s'élevait à 517 M\$). L'acquisition comprenait aussi la prise en charge du passif en milles Aéropian.

Parallèlement à la clôture de l'acquisition d'Aéropian, Air Canada, Aéropian, la Banque Toronto-Dominion (« Banque TD »), la Banque Canadienne Impériale de Commerce (« CIBC ») et Corporation Visa Canada (« Visa ») ont parachevé différentes ententes commerciales liées à l'acquisition, et au soutien de celle-ci, notamment des ententes en matière de cartes de crédit et de réseau en vue d'une participation future dans le programme Aéropian. De la même manière, au premier trimestre de 2019, Air Canada, Aéropian et Banque Amex du Canada (« AMEX ») ont conclu des ententes permettant à cette dernière de continuer à participer au programme Aéropian. Air Canada a reçu des paiements de Banque TD, de CIBC, de Visa et d'AMEX totalisant 1 212 M\$.

En outre, Banque TD et CIBC ont remis au total 400 M\$ à Air Canada en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des milles Aéropian.

Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéropian le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéropian. Se reporter à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, et à la rubrique 15, *Jugements et estimations comptables critiques*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Conformément à son engagement d'investir toujours davantage dans son programme de fidélisation, Air Canada prévoit de procéder au lancement de son programme Aéropian rehaussé au troisième trimestre de 2020. Air Canada estime que le nouveau programme lui permettra de renforcer encore davantage sa relation avec sa clientèle, d'offrir aux participants un programme de récompenses plus flexible assorti d'une valeur supérieure et une expérience client plus homogène sur toute la ligne. Le nouveau programme offrira un vaste assortiment d'occasions de cumul et d'échange de milles, un service plus personnalisé ainsi qu'une expérience numérique accrue pour les membres Aéropian.



PRODUITS ET SERVICES

Conformément à son engagement de renforcer le lien de confiance avec sa clientèle, Air Canada estime crucial d'investir dans les produits et services. La Société poursuit ses partenariats avec d'importantes marques et continue d'investir dans les produits de catégorie supérieure en vue d'optimiser l'expérience voyage.

Partant du 787 Dreamliner de Boeing, auquel le 777 de Boeing a emboîté le pas, Air Canada renouvelle progressivement l'aménagement intérieur de ses gros-porteurs selon un concept amélioré de cabine et de système de divertissements à bord. Ces appareils ont reçu un accueil enthousiaste de la part des clients. En 2019, Air Canada a commencé à étendre ces améliorations à sa flotte d'A330 d'Airbus. À la fin de 2019, Air Canada a également pris livraison de son premier A220 d'Airbus. Les appareils A220, de concert avec les appareils 737 MAX de Boeing une fois ceux-ci remis en service, placeront la flotte d'appareils monocouloirs d'Air Canada à l'avant-garde grâce à leurs cabines et systèmes de divertissements ultramodernes, et sont équipés d'un service Wi-Fi satellitaire.

En décembre 2019, Air Canada a annoncé que la connectivité satellitaire haute vitesse pour l'accès Wi-Fi est désormais offerte sur l'ensemble du parc aérien d'Air Canada Rouge. Outre qu'elle augmente les services fournis aux clients, cette initiative permet à Air Canada de procurer une expérience client plus homogène à l'échelle de son parc aérien tout entier. En plus d'être intégré à l'ensemble des avions d'Air Canada Rouge, le service Wi-Fi satellitaire est offert à bord des appareils 777 de Boeing d'Air Canada, ainsi que dans la plupart des appareils 787 de Boeing et des appareils A330 d'Airbus. Le reste des appareils devraient en être pourvus au début de 2020. La connectivité Wi-Fi d'Air Canada est également proposée dans toute la flotte d'appareils monocouloirs de l'exploitation principale, de même qu'aux appareils E175 d'Embraer et CRJ-900 de Bombardier exploités par Air Canada Express.

La classe Signature Air Canada, avec fauteuils-lits, qui est offerte sur la plupart des vols internationaux et transcontinentaux exploités au moyen de gros-porteurs, a été rehaussée encore davantage en 2019 avec le service de petits déjeuners créés par le chef David Hawksworth. Durant l'été 2019, Air Canada a annoncé que le réputé chef montréalais Antonio Park s'était joint à son





équipe culinaire. Depuis, ses créations culinaires sont au menu en classe Signature Air Canada, en cabine Économique Privilège et en classe économique des vols Montréal/Toronto/Vancouver-Japon. Récemment, des repas conçus en fonction de l'itinéraire ont été élaborés pour la classe Signature Air Canada des vols à destination de São Paulo partant de Montréal et de Toronto. Air Canada se réjouit à la perspective d'étendre l'offre de menu inspiré du chef Park aux desserts de l'Asie et de l'Amérique du Sud de notre exploitation principale en 2020. Air Canada présentera également en 2020 des améliorations à la classe économique internationale de l'ensemble de l'exploitation principale et d'Air Canada Rouge, dont de nouveaux concepts de repas. En ce qui concerne les repas servis en cabine, Air Canada profite également de la collaboration de la sommelière de renommée mondiale Véronique Rivest, qui fournit des conseils quant à la carte des vins proposée en classe Signature Air Canada et en Classe affaires.

Air Canada propose le Service Concierge dans 49 aéroports de par le monde, notamment Dubaï et Vienne, depuis le courant de 2019. Ce service est désormais offert aux clients admissibles dans tous les aéroports où est disponible la classe Signature Air Canada, à l'exception de Casablanca. Un nouveau bureau du Service Concierge a été inauguré à l'aéroport international de Calgary, où l'on offre aux clients une aide personnalisée dans un environnement de choix. En 2020, la Société prévoit d'agrandir le Service Concierge afin d'y ajouter Toulouse, une fois que cette desserte aura commencé, ainsi que New York-LaGuardia et Ottawa.

Tout au long de 2019, Air Canada a également accru le service de chauffeur à Toronto-Pearson. Des berlines BMW attendent certains clients de marque en correspondance entre un vol intérieur et un vol international dans laquelle ils voyagent en classe Signature Air Canada afin de les conduire, côté piste, d'une salle d'embarquement à l'autre. Air Canada est la première société aérienne en Amérique du Nord à proposer ce service aux clients de Classe affaires.

En septembre 2019, Air Canada a inauguré son premier Café Air Canada à Toronto-Pearson. Situé dans la zone des vols intérieurs, proche des portes d'embarquement réservées d'ordinaire aux vols à destination de Montréal-Trudeau et d'Ottawa, ce café de 500 m² pouvant accueillir 109 personnes est le premier en son genre en Amérique du Nord. Les clients admissibles peuvent y savourer gratuitement un café ou des collations dans une atmosphère haut de gamme.

L'aéroport Toronto-Pearson compte désormais un salon Feuille d'érable supplémentaire, le salon Feuille d'érable Express, qui est le 24^e salon d'Air Canada dans le monde. Ce salon de 120 m², qui peut accueillir 50 personnes, est situé non loin de la porte d'embarquement pour certains marchés choisis des États-Unis. Le salon Feuille d'érable Express renforce l'engagement d'Air Canada à offrir un processus de correspondance fluide aux passagers à l'aéroport Toronto-Pearson qui se rendent aux États-Unis. En 2020, Air Canada poursuivra son programme de remise à neuf des installations



existantes dans ses principales plaques tournantes, projet entamé en 2019 et focalisé sur le salon Feuille d'érable pour les services intérieurs à Montréal-Trudeau.

Réputée pour son prestigieux restaurant à la carte, la Suite Signature Air Canada à Toronto-Pearson, qui accueille les clients de marque voyageant en classe Signature Air Canada, a remporté le « prix du meilleur service de restauration dans un salon de classe affaires à l'échelle du monde » dans le cadre des World Airline Awards de Skytrax, au salon de l'aéronautique de Paris. Air Canada élargit cette initiative, en l'étendant à l'aéroport international de Vancouver au début de 2020.

En 2019, Air Canada a reçu plusieurs autres prix pour ses produits et services de pointe. À l'occasion des World Airline Awards de 2019 de Skytrax, elle a notamment remporté les prix de meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord et meilleure classe affaires en Amérique du Nord, ses employés ont récolté le prix du meilleur personnel au Canada et elle a été nommée meilleur transporteur pour la propreté des cabines en Amérique du Nord. Air Canada demeure le seul transporteur nord-américain d'envergure internationale à détenir la cote quatre étoiles de Skytrax. Qui plus est, Air Canada a été désignée meilleur transporteur aérien de l'année 2019 par *Global Traveler*, magazine de premier plan pour les voyageurs d'affaires et d'agrément qui aiment le luxe. En outre, Air Canada a remporté le prix de la meilleure classe économique supérieure et le prix du meilleur transporteur aérien pour les divertissements à bord à la remise des prix Leisure Lifestyle du magazine *Global Traveler*, qui a eu lieu au printemps 2019.

Le sondage Ipsos Reid 2019 mené en fin de cette même année auprès des voyageurs d'affaires canadiens a permis de confirmer qu'Air Canada est le transporteur privilégié par 90 % des voyageurs d'affaires assidus pour leurs déplacements au pays. Le sondage national a mis en lumière qu'Air Canada demeure, et de loin, le transporteur que choisissent les voyageurs d'affaires, les pointages à l'égard de la satisfaction générale et des intentions de voyage étant élevés.



Élu meilleur transporteur
aérien en Amérique du Nord



4

ÉVOLUTION DE LA CULTURE D'ENTREPRISE

La culture d'entreprise dynamique d'Air Canada joue un rôle essentiel dans la réussite de son organisation, comme l'attestent les diverses distinctions qu'a reçues la Société en 2019 :

- ✓ Désignée l'un des 100 meilleurs employeurs du Canada, l'un des employeurs les plus favorables à la diversité au Canada et l'un des meilleurs employeurs de Montréal par Mediacorp
- ✓ Classée parmi les 50 lieux de travail les plus engagés en Amérique du Nord par Achievers
- ✓ Désignée l'un des meilleurs employeurs en Amérique du Nord pour l'expérience des candidats (à l'embauche) par Talent Board
- ✓ Prix des 100 femmes les plus influentes du Women's Executive Network décernés par KPMG et HSBC
- ✓ Cote quatre étoiles de Skytrax
- ✓ Stratège et chef de la direction de l'année au Canada en 2019 – *Globe and Mail*

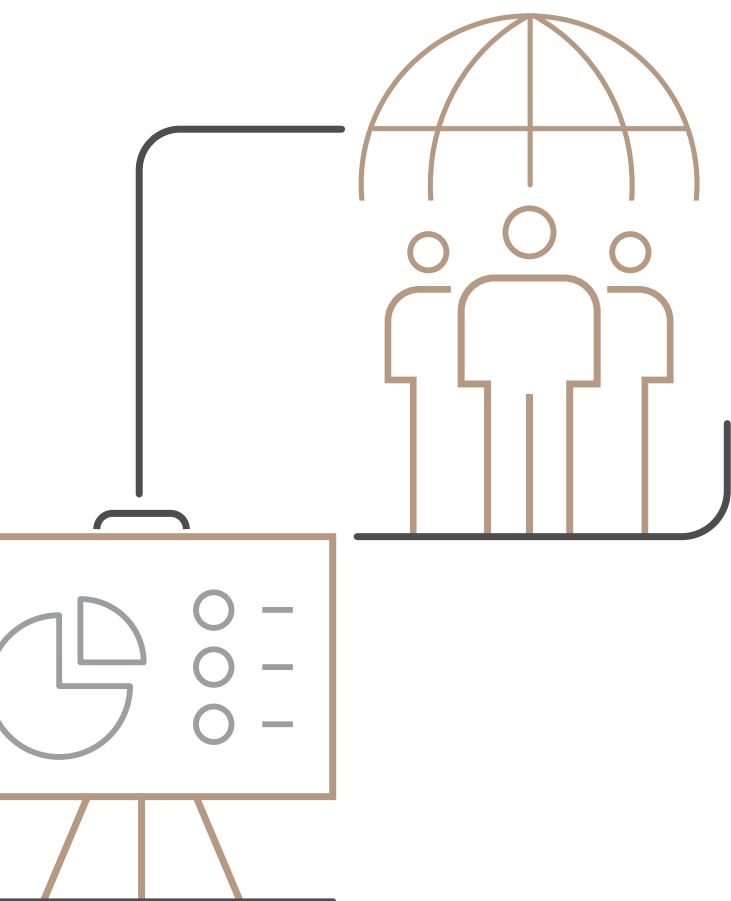
L'exercice 2019 a été une année extraordinaire pour Air Canada. La Société a su accepter le changement et se mobiliser avant de voir se concrétiser son efficacité et son dynamisme durant des périodes particulièrement complexes. En 2019, les défis de taille n'ont pas manqué, notamment la transformation complète du système de réservations de la Société, après environ 700 000 heures de développement et 400 000 heures de formation visant 10 000 employés, ainsi que l'interdiction de vol subite visant sa flotte d'appareils 737 MAX de Boeing au complet et la suspension des futures livraisons, facteur qui a entraîné d'importantes perturbations des activités. En outre, avec l'acquisition d'Aéroplan, la Société a su intégrer près de 700 employés avant de passer à la création d'une nouvelle plateforme de fidélisation axée sur les données.

La mise en œuvre d'Altéa a été l'une des plus importantes transformations en matière de culture d'entreprise et de gestion du changement pour les ressources humaines et pour Air Canada en tant que société. Ce nouveau système, qui vise les réservations et la billetterie, le stock de places ainsi que la gestion de la clientèle, a exigé la conclusion de plusieurs partenariats ainsi que la coordination efficace de la gestion du changement avec de nombreuses équipes, aussi bien en interne qu'en externe.

Le *Règlement sur la protection des passagers aériens*, dont la première phase est entrée en vigueur le 15 juillet 2019 et la seconde, le 15 décembre 2019, a exigé un investissement considérable au chapitre de la planification et des efforts pour apporter les modifications nécessaires aux politiques et procédures de la Société. Des équipes provenant de nombre de secteurs de l'organisation ont collaboré afin de garantir qu'Air Canada continue de respecter les normes de l'IATA en matière de codes de retard, tout en adaptant ses communications et son site Web en fonction du nouveau règlement.

Les résultats d'Air Canada dans le cadre du sondage sur la mobilisation du personnel de 2019 ont dépassé les attentes, tant en ce qui a trait aux niveaux de participation qu'au taux de recommandation net des employés.

Air Canada prend régulièrement le pouls de son organisation par le truchement de nombreux outils et canaux, notamment des groupes de discussion et Yammer, sa plateforme de média social interne. Elle interagit également avec ses employés à l'aide des messages hebdomadaires de la direction et de nombreux canaux de communication, notamment des bulletins quotidiens et mensuels. Plus de 5 000 employés ont pris part aux rencontres de discussion ouverte tenues dans des hangars à l'échelle de l'entreprise, rencontres au cours desquelles les dirigeants répondent en toute simplicité aux questions des employés.





5. DURABILITÉ ET IMPACT SOCIAL

En tant que champion mondial, la Société doit arrêter les choix qui, à long terme, seront dans l'intérêt de ses actionnaires, de ses employés, de ses clients, des collectivités et des autres parties prenantes, notamment soutenir les activités de recherche et l'élaboration de méthodes novatrices pour réduire son empreinte écologique et assurer la gouvernance de l'entreprise de façon responsable, sécuritaire et éthique. Les réalisations d'Air Canada à l'égard des questions sociales et environnementales sont communiquées dans *Citoyens du monde*, son rapport de développement durable (conforme aux normes de l'organisme Global Reporting Initiative) et le rapport de l'organisme Carbon Disclosure Project. Certains indicateurs, notamment ceux relatifs aux émissions visées par les champs d'application 1 et 2, sont vérifiés par un tiers, selon les normes reconnues à l'échelle internationale. En 2019, Air Canada était fière d'être la première société aérienne canadienne à confirmer son engagement à atteindre les objectifs de développement durable et à signer le Pacte mondial des Nations Unies qui incite les entreprises à adopter des pratiques socialement responsables propices au développement durable.

Le texte qui suit résume l'approche d'Air Canada à l'égard de certains enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance.

SÉCURITÉ

Air Canada dispose d'un programme de santé et sécurité exhaustif pour prévenir les blessures et les accidents professionnels. L'un de ses éléments clés est le programme de prévention des risques, qui permet aux comités de santé et sécurité au travail de repérer et d'évaluer les dangers en milieu de travail et de déterminer les contrôles appropriés pour atténuer les risques. Ces comités agissent à l'échelle de tous les groupes d'employés d'Air Canada. La direction Sécurité de l'entreprise, par le truchement de son service de la Sécurité de l'entreprise et Gestion des urgences, a la responsabilité de veiller à ce que les programmes de sécurité visant les employés soient documentés, mis en œuvre, efficaces et en constante amélioration. Elle surveille notamment la conformité aux lois et règlements applicables, tout en faisant le suivi des incidents liés à la sécurité des employés.

L'investissement dans la santé des employés contribue non seulement à assurer le respect de la réglementation mais montre aussi que les employés sont des membres appréciés et essentiels de l'équipe. Des sondages confidentiels à participation volontaire visant la culture d'entreprise en matière de sécurité sont menés tous les deux ans afin de connaître les opinions du personnel d'Air Canada à ce sujet. En 2018, 81 % des répondants avaient une opinion favorable, une hausse de 3 % par rapport au sondage précédent effectué en 2016.





En ce qui a trait à la santé mentale, les groupes d'employés ont accès au Programme d'aide aux employés et à leur famille (ou à d'autres programmes semblables). Le programme Surpassez-vous représente, quant à lui, une plateforme de bien-être unique qui procure aux employés des outils, des ressources et des conseils afin de les aider à gérer leur santé, leurs finances et leur bien-être global.

Air Canada continue d'afficher des résultats exemplaires à l'audit de sécurité opérationnelle de l'IATA.

En 2019, Air Canada a poursuivi la mise en œuvre de son plan d'action en matière de cybersécurité et de protection des renseignements personnels, en se concentrant sur l'avancement du processus connexe et de la gestion des risques grâce à divers moyens, notamment des améliorations de l'infrastructure, des programmes de conformité et de la gouvernance. Dans le cadre de ses initiatives, Air Canada a implanté des programmes d'authentification multifactorielle destinés aux applications visant les employés et les clients.

ENVIRONNEMENT

De plus en plus, la société d'aujourd'hui se préoccupe de l'importance des questions environnementales, et le secteur de l'aviation a un rôle à jouer en vue de relever ces défis. Air Canada se réjouit de ses réalisations à ce jour, notamment son titre de transporteur écologique de l'année en 2018, son partenariat avec l'Initiative canadienne de la chaîne d'approvisionnement de biocarburant en vue de prouver la faisabilité de la chaîne d'approvisionnement de biocarburant au Canada et l'amélioration sensible de son efficacité énergétique au cours des trois dernières décennies, entre autres de 19 % depuis 2009.

Air Canada surveille étroitement ses émissions de gaz à effet de serre (« GES ») et s'engage à réduire son empreinte écologique. Étant donné que 99 % des émissions de CO₂ de la Société proviennent des moteurs à combustion interne de ses avions, il existe une forte corrélation positive entre le respect des cibles environnementales et la réduction de la consommation de carburant, les émissions ainsi que les charges d'exploitation. Le programme de modernisation du parc aérien d'Air Canada est l'occasion d'apporter d'importantes améliorations au chapitre de l'efficacité énergétique et contribue sensiblement aux initiatives de réduction de l'impact environnemental et des émissions. L'intégration des appareils A220 d'Airbus permettra de réduire jusqu'à 20 % les émissions de CO₂ par siège en regard d'autres appareils monocouloirs de leur catégorie. En outre, les émissions d'oxydes d'azote des A220 d'Airbus se situent à 50 % en dessous de la norme CAEP/6, ce qui réduit sensiblement l'impact sur la qualité de l'air près des aéroports où ils seront exploités. Les appareils A220 d'Airbus forment un élément du programme de renouvellement des flottes de gros-porteurs et d'appareils monocouloirs, lequel représente des milliards de dollars. Ce programme comprend les appareils 787 Dreamliner de Boeing, dont l'efficacité énergétique est de 20 % supérieure à celle des avions qu'ils ont remplacés.

Air Canada a été l'une des premières sociétés aériennes d'Amérique du Nord à adopter un système de gestion de l'environnement (SGE) fondé sur la norme ISO 14001. En 2017, elle a choisi d'obtenir la certification environnementale IEnvA de l'IATA pour son SGE. Le système IEnvA vise uniquement les sociétés aériennes et atteste l'équivalence à la nouvelle norme ISO 14001 : SGE 2015. En 2018, Air Canada a obtenu la certification de niveau 1 et elle se prépare actuellement en vue de la certification de niveau 2.

Air Canada approuve les cibles en matière de climat du secteur de l'aviation et est bien au fait des réalisations à accomplir de concert avec les participants du secteur en vue de plafonner les émissions provenant de l'aviation internationale aux niveaux de 2020. Le gouvernement du Canada a adopté la phase volontaire du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'OACI, qui vise certains vols internationaux d'Air Canada. Le régime CORSIA vise à compléter l'ensemble de mesures d'atténuation que le secteur du transport aérien met déjà en place afin de réduire ses émissions de CO₂. Il s'agira du premier système de compensation des émissions de carbone sectoriel à l'échelle mondiale pour une même industrie. Les données en matière d'émissions relevées en 2019-2020 serviront à établir les niveaux de 2020, et l'obligation de conformité au régime de compensation CORSIA entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Air Canada est également signataire, par l'intermédiaire du Conseil national des lignes aériennes du Canada, du Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. Ce plan d'action, auquel participent les parties prenantes du secteur de l'aviation et le gouvernement fédéral, énonce comment les parties entendent réduire les GES provenant du transport aérien. Le plan d'action vise des améliorations moyennes annuelles au titre de l'efficacité énergétique d'au moins 2 % par année jusqu'à la fin de 2020, à partir de la base de référence de 2005.

Air Canada participe activement à la promotion et au développement d'un carburant aviation durable depuis sept ans. Elle collabore entièrement avec le gouvernement à l'égard des démarches politiques nécessaires au soutien de la chaîne d'approvisionnement en biocarburant au Canada. Outre les initiatives spécifiques, comme la participation au défi Visez haut! de Ressources naturelles Canada et au projet de recherche sur les émissions et les traînées de condensation des carburants de remplacement de l'aviation civile, Air Canada a exploité huit vols alimentés au biocarburant depuis 2012. Elle travaille également à réduire les émissions émanant de ses activités au sol et, à ce jour, elle a procédé à l'électrification de plus de 33 % de son matériel au sol.

Air Canada entend également réduire ses déchets. Entre autres initiatives (comme les programmes de recyclage et de réduction des déchets), en 2018, Air Canada a entrepris un programme pluriannuel visant à réduire son utilisation du plastique à usage unique, la première mesure ayant été le retrait de 35 millions d'objets en plastique. Preuve de sa volonté de mobiliser aussi bien ses effectifs que les collectivités où elle exerce ses activités,



Air Canada a collaboré avec 4ocean, organisme de nettoyage des déchets océaniques, en vue d'organiser deux activités publiques de nettoyage côtier, l'une à Clearwater, en Floride, l'autre à Vancouver, en Colombie-Britannique.

ACQUISITION DE TALENTS, PERFECTIONNEMENT ET DIVERSITÉ

La marque d'employeur d'Air Canada demeure extrêmement dynamique, puisque la Société reçoit en moyenne plus de 160 candidatures par offre d'emploi qu'elle affiche. La Société met l'accent sur le recrutement des meilleurs éléments et le perfectionnement professionnel des employés en les aidant à déterminer des options de cheminement de carrière assorties d'occasions multiples de demeurer au sein de l'organisation et de s'y épanouir.

Air Canada comprend que le perfectionnement et les compétences des employés ne sont pas uniquement le fruit de la formation. C'est pourquoi elle continue de chercher des moyens de tirer parti de l'apprentissage par l'expérience pour aider les employés à stimuler le rendement, l'innovation et la réussite de l'entreprise. Les programmes de leaders émergents, comme La gestion signée AC et Le leadership signé AC, le mentorat, l'encadrement et d'autres initiatives fondamentales semblables liées aux ressources humaines, outre les programmes visant les nouveaux directeurs en perfectionnement, offrent tous des occasions d'apprentissage par l'expérience.

Air Canada continue de mettre l'accent sur l'importance de la diversité au sein de l'organisation comme l'atteste le fait que son pointage au chapitre de la mobilisation du personnel compte parmi les meilleurs pointages comparatifs dans le classement des entreprises en matière de diversité. En août 2014, le Conseil d'administration de la Société a décidé qu'au moins 25 % de ses membres devaient être des femmes d'ici 2017. Cette cible a été atteinte en 2016, après l'élection des administrateurs à l'assemblée annuelle des actionnaires tenue le 10 mai 2016. En octobre 2017, le Conseil d'administration a décidé que la nouvelle cible serait de 30 % d'ici 2020. En outre, dans le cadre de son engagement continu envers la diversité, Air Canada est membre du 30 % Club et signataire de l'Accord Catalyst 2022, dont le but est de porter à au moins 30 % le pourcentage moyen de femmes siégeant aux conseils d'administration et occupant des postes de dirigeantes au sein des grandes sociétés du Canada d'ici 2022. À l'heure actuelle, trois membres du Conseil d'administration sur 11 (28 %) sont des femmes.

Air Canada a adopté une stratégie exhaustive en matière de gestion de la diversité en vue d'offrir un milieu de travail inclusif et axé sur la diversité, fondé sur le respect, où chaque employé peut déployer ses talents.

Air Canada avait fixé comme objectif que les femmes doivent représenter au moins 30 % des cadres supérieurs d'ici 2020, objectif qu'elle a dépassé. Qui plus est, un tiers des membres du comité de direction d'Air Canada sont des femmes.





RELATIONS DE TRAVAIL

Depuis 2014, Air Canada a conclu plusieurs conventions collectives de longue durée avec les syndicats représentant ses effectifs syndiqués. Ces conventions assurent stabilité et flexibilité supplémentaires, en plus de consolider le climat de partenariat et de collaboration qui préside à la transformation de la Société en champion mondial. Ces conventions collectives comprennent notamment les suivantes :

- APAC (pilotes) – En 2014, Air Canada et l'APAC, qui représente les pilotes, ont ratifié une convention collective d'une durée de dix ans, qui expire le 29 septembre 2024, sous réserve de certaines clauses de renégociation et mesures de référence durant cette période. En 2017, Air Canada a ratifié les modifications à la convention collective de longue durée en vigueur avec l'APAC. La version modifiée de la convention de dix ans fournit davantage de possibilités commerciales ainsi qu'une flexibilité opérationnelle accrue.
- AIMTA (employés de l'appui technique et de l'entretien, du soutien opérationnel et bagagistes) – En 2016, Air Canada et l'AIMTA, qui représente les employés de l'appui technique et de l'entretien, du soutien opérationnel et les bagagistes, ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de dix ans, qui expire le 31 mars 2026, sous réserve de certaines clauses de renégociation durant cette période.
- CALDA (régulateurs de vol) – En 2016, Air Canada et la CALDA, qui représente les régulateurs de vol, ont conclu une nouvelle convention collective, assortie d'une durée de 12 ans expirant le 29 février 2028, sous réserve de certaines clauses de renégociation durant cette période.

- SCFP (agents de bord) – En 2015, Air Canada et le SCFP, qui représente les agents de bord, ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de dix ans, qui expire le 31 mars 2025, sous réserve de certaines clauses de renégociation durant cette période.
- Unifor (agents – Ventes et Service clientèle) – Au début de 2020, Air Canada et Unifor, qui représente les agents – Ventes et Service clientèle, ont conclu un projet de convention collective d'une durée de six ans, qui expire le 26 février 2026. Ce projet de convention collective demeure assujéti à la ratification des membres. En 2019, Air Canada a conclu une convention collective avec Unifor, à l'égard des agents du service à la clientèle d'Aéropplan que ce syndicat représente.

LA FONDATION AIR CANADA

Air Canada estime qu'une société aérienne est réellement florissante si elle participe activement à la vie des collectivités qu'elle dessert. En 2019, la Fondation Air Canada a atteint son objectif qui consistait à recueillir plus de 2 M\$, montant sans précédent qui sera distribué, avec des dons en nature, à des organismes caritatifs voués à la santé et au bien-être des enfants et des jeunes du Canada. La semaine d'égalisation des milles Aéropplan pour la Fondation Air Canada a également permis d'amasser plus de 6,8 millions de milles Aéropplan à l'appui du Programme de transport hospitalier. Ce programme assure le transport aérien d'enfants malades vers des établissements hospitaliers loin de chez eux afin qu'ils y reçoivent les soins médicaux nécessaires. En 2019, plus de 200 enfants en difficulté ont bénéficié de ce programme.



6. APERÇU GÉNÉRAL

SOMMAIRE FINANCIER DE L'EXERCICE 2019

Le texte qui suit est un sommaire des résultats des activités et de la situation financière d'Air Canada pour l'exercice 2019 en regard de l'exercice 2018.

- Les produits d'exploitation se sont établis à un montant record de 19 131 M\$ en 2019, comparativement à des produits d'exploitation de 18 003 M\$, en 2018, en hausse de 1 128 M\$ (+6 %), du fait de l'amélioration de 4,6 % du rendement unitaire et de la hausse de 1,9 % du trafic. L'amélioration du rendement unitaire en glissement annuel tenait compte des produits supplémentaires découlant d'échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan et d'autres produits à la suite de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.
- Les charges d'exploitation se sont établies à 17 481 M\$ en 2019, en regard de charges d'exploitation de 16 507 M\$ en 2018, en hausse de 974 M\$ (+6 %). Les CESMO et les CESMO ajustées ont augmenté de 4,1 % et de 6,1 %, respectivement, en regard de 2018. Ces augmentations rendent compte en grande partie de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la Société, les CESMO ajustées d'Air Canada pour 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan. Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- Le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 1 650 M\$ en 2019 contre un bénéfice d'exploitation de 1 496 M\$ en 2018, soit une hausse de 154 M\$.
- Le BAIIDA a atteint 3 636 M\$ en 2019, contre un BAIIDA de 3 213 M\$ en 2018, soit une progression de 423 M\$ (+13 %). La Société a annoncé une marge BAIIDA (soit le BAIIDA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 19,0 % en 2019, qui correspond à la marge BAIIDA d'environ 19 % que projetait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019, contre une marge BAIIDA de 17,8 % en 2018. Le BAIIDA n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- Le bénéfice avant impôts sur le résultat s'est chiffré à un montant record de 1 775 M\$ en 2019 par rapport à un bénéfice avant impôts sur le résultat de 228 M\$ en 2018.
- Le résultat avant impôts ajusté a atteint le chiffre sans précédent de 1 273 M\$ en 2019, comparativement à un résultat avant impôts ajusté de 1 036 M\$ en 2018. Le résultat avant impôts ajusté n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- Le bénéfice net s'est établi à 1 476 M\$ en 2019, soit un bénéfice par action – résultat dilué de 5,44 \$, contre un bénéfice net de 37 M\$, soit un bénéfice par action – résultat dilué de 0,13 \$, en 2018.
- Le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 917 M\$ en 2019, soit un bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 3,37 \$, contre un bénéfice net ajusté de 738 M\$, soit un bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 2,67 \$, en 2018. Le bénéfice net ajusté n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- La dette nette se chiffrait à 2 841 M\$ au 31 décembre 2019, comparativement à une dette nette de 5 214 M\$ au 31 décembre 2018, soit une baisse de 2 373 M\$, du fait de l'accroissement des soldes de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court et à long terme de 1 694 M\$ et de la baisse de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante) de 679 M\$. La dette nette est une mesure financière complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 10.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Le ratio de levier financier (ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois) d'Air Canada s'est établi à 0,8 au 31 décembre 2019, ce qui correspond au ratio de levier financier d'au plus 1,0 que projetait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019, contre 1,6 au 31 décembre 2018. Le ratio de levier financier n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 10.3, *Dette nette*, et à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont établis à 5 712 M\$ en 2019 en regard de flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 3 470 M\$ en 2018. En 2019, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 2 075 M\$, en hausse de 748 M\$ par rapport à ceux de 2018, niveau qui dépasse la fourchette de 1,3 G\$ à 1,5 G\$ que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019. Ce résultat supérieur aux projections en ce qui a trait aux flux de trésorerie disponibles s'explique par la conjugaison de plusieurs facteurs, notamment l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, la baisse des dépenses d'investissement



par rapport aux prévisions en raison du report à 2020 de certains projets, outre le paiement de règlement initial de la part de The Boeing Company (« Boeing »). Les flux de trésorerie disponibles ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 10.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. La trésorerie excédentaire s'est chiffrée à 2 732 M\$ au 31 décembre 2019. Se reporter à la rubrique 10.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la trésorerie excédentaire.

- Le rendement du capital investi pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2019 s'est établi à 15,5 %, résultat qui correspond à la fourchette de l'ordre de 15,5 % à 16 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019, contre un rendement du capital investi de 13,5 % au 31 décembre 2018. Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

SOMMAIRE FINANCIER DU QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2019

Le texte qui suit est un sommaire des résultats des activités et de la situation financière d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2019 en regard du quatrième trimestre de 2018.

- Les produits d'exploitation se sont établis à un montant record pour un quatrième trimestre de 4 429 M\$, comparativement à des produits d'exploitation sans précédent pour un quatrième trimestre de 4 227 M\$, en 2018, en hausse de 202 M\$ (+5 %). Dans un contexte de relèvement de 3,3 % de la capacité, les produits passages se sont élevés à un montant sans précédent pour un quatrième trimestre de 3 975 M\$, en progression de 199 M\$ (+5,3 %) par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2018, du fait de l'amélioration de 2,3 % du rendement unitaire et de l'amplification de 2,9 % du trafic. L'amélioration du rendement unitaire en glissement annuel s'explique en partie par les produits supplémentaires découlant d'échanges de milles contre des billets-primes Aéroplan et d'autres produits à la suite de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.
- Les charges d'exploitation se sont établies à 4 284 M\$ au quatrième trimestre de 2019, en regard de charges d'exploitation de 4 048 M\$ au quatrième trimestre de 2018, en hausse de 236 M\$ (+6 %). Les CESMO et les CESMO ajustées ont augmenté de 2,5 % et de 5,5 %, respectivement, en regard du quatrième trimestre

de 2018. Ces augmentations rendent compte en grande partie de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing.

- Le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 145 M\$ au quatrième trimestre de 2019 contre un bénéfice d'exploitation de 179 M\$ au quatrième trimestre de 2018, soit une baisse de 34 M\$.
- Le BAIIA a atteint 665 M\$ au quatrième trimestre de 2019, contre un BAIIA de 619 M\$ au quatrième trimestre de 2018, soit une progression de 46 M\$ (+7 %). La Société a annoncé une marge BAIIA (soit le BAIIA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 15,0 % au quatrième trimestre de 2019, contre une marge BAIIA de 14,6 % au quatrième trimestre de 2018.
- Le bénéfice avant impôts sur le résultat s'est établi à un montant record de 172 M\$ au quatrième trimestre de 2019 comparativement à une perte avant impôts sur le résultat de 391 M\$ au quatrième trimestre de 2018.
- Le résultat avant impôts ajusté a atteint 66 M\$ au quatrième trimestre de 2019, comparativement à un résultat avant impôts ajusté de 68 M\$ au quatrième trimestre de 2018.
- Le bénéfice net a atteint le chiffre sans précédent de 152 M\$ au quatrième trimestre de 2019, soit un bénéfice par action – résultat dilué de 0,56 \$, contre une perte nette de 360 M\$, soit une perte par action – résultat dilué de 1,33 \$, au quatrième trimestre de 2018.
- Le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 47 M\$ au quatrième trimestre de 2019, soit un bénéfice net ajusté par action – résultat dilué de 0,17 \$, contre un bénéfice net ajusté de 55 M\$, soit un bénéfice net ajusté par action – résultat dilué de 0,20 \$, au quatrième trimestre de 2018.
- Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont établis à 677 M\$ au quatrième trimestre de 2019 en regard de flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 548 M\$ au quatrième trimestre de 2018. Au quatrième trimestre de 2019, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 426 M\$, en hausse de 138 M\$ en regard du quatrième trimestre de 2018.



7. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES EXERCICES 2019 ET 2018

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les exercices 2019 et 2018.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)

	EXERCICES			
	2019	2018	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
PRODUITS D'EXPLOITATION				
Passages	17 232 \$	16 161 \$	1 071 \$	7
Fret	717	803	(86)	(11)
Autres	1 182	1 039	143	14
Total des produits	19 131	18 003	1 128	6
CHARGES D'EXPLOITATION				
Carburant aviation	3 862	3 969	(107)	(3)
Salaires et charges sociales	3 184	2 873	311	11
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant aviation	485	531	(46)	(9)
Autres	1 956	1 977	(21)	(1)
Dotation aux amortissements	1 986	1 717	269	16
Maintenance avions	1 004	903	101	11
Redevances aéroportuaires et de navigation	990	964	26	3
Frais de vente et de distribution	874	807	67	8
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	627	602	25	4
Restauration et services à bord	445	433	12	3
Communications et technologies de l'information	397	294	103	35
Autres	1 671	1 437	234	16
Total des charges d'exploitation	17 481	16 507	974	6
Bénéfice d'exploitation	1 650	1 496	154	
PRODUITS (CHARGES) AUTRES QUE D'EXPLOITATION				
Profit (perte) de change	499	(578)	1 077	
Produits d'intérêts	164	108	56	
Charges d'intérêts	(515)	(567)	52	
Intérêts incorporés	35	35	-	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(39)	(50)	11	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	23	(1)	24	
Profit aux règlements et modifications de dettes	6	9	(3)	
Profit (perte) à la cession d'actifs	13	(188)	201	
Autres	(61)	(36)	(25)	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	125	(1 268)	1 393	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	1 775	228	1 547	
Charge d'impôts sur le résultat	(299)	(191)	(108)	
Bénéfice net	1 476 \$	37 \$	1 439 \$	
Bénéfice par action – résultat dilué	5,44 \$	0,13 \$	5,31 \$	
BAIIDA¹⁾	3 636 \$	3 213 \$	423 \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	1 273 \$	1 036 \$	237 \$	
Bénéfice net ajusté¹⁾	917 \$	738 \$	179 \$	
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué¹⁾	3,37 \$	2,67 \$	0,70 \$	

1) Le BAIIDA, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté et le bénéfice ajusté par action – résultat dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.



PRODUITS PASSAGES RÉSEAU

Au quatrième trimestre de 2019, Air Canada a adopté un nouveau traitement comptable relativement à l'indemnisation des passagers en cas de retards ou d'annulations de vols. Les chiffres de toutes les périodes antérieures de 2018 et de 2019 ont été retraités afin de tenir compte de cette modification comptable. Se reporter à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

En 2019, les produits passages se sont élevés à 17 232 M\$, en hausse de 1 701 M\$ (+6,6 %) par rapport à 2018, du fait de l'amélioration de 4,6 % du rendement unitaire et de l'augmentation de 1,9 % du trafic. Du fait de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, les SMO pour l'ensemble du réseau ont crû de 1,8 % en 2019 au lieu de la croissance prévue d'environ 4,8 %. En 2019, l'amélioration du rendement unitaire, en particulier pour l'Amérique du Nord, s'explique par la contraction de la capacité imputable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing à la mi-mars 2019, ainsi que l'amélioration globale du contexte tarifaire. Les accroissements du rendement unitaire rendaient également compte des produits supplémentaires découlant d'échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan et d'autres produits à la suite de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

En 2019, les produits tirés de la cabine Classe affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 237 M\$ (+7,4 %) par rapport à 2018 en raison du rendement unitaire qui a augmenté de 4,2 % et du trafic qui s'est amplifié de 3,0 %.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les exercices 2019 et 2018.

	EXERCICES			
	2019	2018	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
PRODUITS PASSAGES				
Lignes intérieures	5 233 \$	4 880 \$	353 \$	7,2
Lignes transfrontalières	3 795	3 492	303	8,7
Lignes transatlantiques	4 468	4 207	261	6,2
Lignes transpacifiques	2 449	2 427	22	0,9
Autres	1 287	1 155	132	11,4
Réseau	17 232 \$	16 161 \$	1 071 \$	6,6

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour 2019, par rapport à 2018, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

	PRODUITS PASSAGES VARIATION (EN %)	CAPACITÉ (SMO) VARIATION (EN %)	TRAFIC (PMP) VARIATION (EN %)	COEFFICIENT D'OCCU- PATION VARIATION (EN PT)	RENDEMENT UNITAIRE VARIATION (EN %)	PPSMO VARIATION (EN %)
2019 PAR RAPPORT À 2018						
Lignes intérieures	7,2	0,9	0,4	(0,4)	6,8	6,3
Lignes transfrontalières	8,7	1,3	0,4	(0,8)	8,3	7,3
Lignes transatlantiques	6,2	3,2	4,2	0,8	2,0	2,9
Lignes transpacifiques	0,9	(1,2)	(1,2)	0,1	2,1	2,2
Autres	11,4	6,8	7,9	0,8	3,3	4,3
Réseau	6,6	1,8	1,9	0,1	4,6	4,8

La variation des produits passages réseau d'un exercice à l'autre s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 4,6 % du rendement unitaire pour l'ensemble du réseau, qui traduit la hausse du rendement unitaire pour toutes les lignes. La croissance du rendement unitaire rend compte de la hausse des tarifs et de l'amélioration de la composition tarifaire globale. L'augmentation des suppléments des transporteurs, le rendement additionnel attribuable aux produits liés aux échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan et la croissance du trafic local haute contribution ont également contribué à l'accroissement du rendement d'un exercice à l'autre. L'incidence favorable du change de 66 M\$ a également contribué à l'augmentation du rendement unitaire en glissement annuel.
- La progression de 1,9 % du trafic, qui rend compte de la hausse du trafic pour toutes les lignes, à l'exception des lignes transpacifiques, où la capacité a diminué d'un exercice à l'autre.

En regard de 2018, les PPSMO ont crû de 4,8 % en 2019, du fait principalement de la hausse du rendement unitaire.



PRODUITS PASSAGES INTÉRIEURS

En 2019, dans un contexte de relèvement de 0,9 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 5 233 M\$, en hausse de 353 M\$ (+7,2 %) par rapport à 2018.

La variation des produits passages intérieurs par rapport à 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 6,8 % du rendement unitaire rend compte de la hausse du rendement sur l'ensemble des principales lignes intérieures. La progression du rendement unitaire traduit l'effet des majorations tarifaires, l'amélioration de la composition du trafic attribuable aux contractions de la capacité imputable à l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing et à l'optimisation des catégories tarifaires, la croissance du trafic local haute contribution, ainsi que le rendement unitaire supplémentaire découlant des échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan.
- Le recul de 0,4 % du trafic, qui traduit en grande partie l'amplification du trafic sur la plupart des lignes intérieures principales. Cette hausse a été largement contrebalancée par l'effet de la diminution du nombre de passagers en correspondance en raison du recul de la capacité imputable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing.

En regard de 2018, les PPSMO liés aux lignes intérieures ont crû de 6,3 % en 2019 du fait de la hausse du rendement unitaire.

PRODUITS PASSAGES TRANSFRONTALIERS

En 2019, dans un contexte de relèvement de 1,3 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 3 795 M\$, en hausse de 303 M\$ (+8,7 %) par rapport à 2018.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport à 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 8,3 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'amplification du rendement unitaire sur l'ensemble des principaux services transfrontaliers. La progression du rendement unitaire global tenait compte de l'effet de l'amélioration de la composition du trafic en partie du fait de la contraction de la capacité imputable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, du rendement unitaire supplémentaire découlant des produits liés aux échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan, de la progression du trafic local haute contribution et des gains liés à la cabine Classe affaires. L'incidence favorable du change de 33 M\$ a également contribué à la hausse du rendement unitaire en glissement annuel.
- L'augmentation de 0,4 % du trafic, qui traduit principalement la croissance sur certains services reliant l'ouest du Canada à la côte ouest des États-Unis, en grande partie contrebalancée par la contraction de

la capacité sur les lignes vers les destinations loisirs, comme Hawaii et Las Vegas, et sur certains services long-courriers comme les lignes reliant l'est du Canada à la Californie, principalement du fait de l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing.

En regard de 2018, les PPSMO liés aux lignes transfrontalières ont crû de 7,3 % en 2019, principalement du fait de la hausse du rendement unitaire.

PRODUITS PASSAGES TRANSATLANTIQUES

En 2019, dans un contexte de relèvement de 3,2 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 4 468 M\$, en hausse de 261 M\$ (+6,2 %) par rapport à 2018. En 2019, pour contrebalancer l'incidence de la situation géopolitique entre le Canada et la Chine, Air Canada a redéployé de la capacité des services transpacifiques aux services transatlantiques.

La variation des produits passages transatlantiques par rapport à 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La hausse de 4,2 % du trafic, qui traduit l'augmentation du trafic sur l'ensemble des principaux services transatlantiques, à l'exception de ceux reliant Halifax et St. John's à Londres-Heathrow, qui ont été suspendus en raison de l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing à la mi-mars 2019, outre l'interruption de la liaison Toronto-Delhi en juin 2019 imputable à la fermeture de l'espace aérien pakistanais, lequel a été ouvert de nouveau le 18 juillet 2019, Air Canada ayant repris ses activités connexes en octobre 2019.
- La progression de 2,0 % du rendement unitaire, qui rendait compte du rendement unitaire supplémentaire découlant des produits liés aux échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan, de l'augmentation des suppléments des transporteurs en glissement annuel, du lancement de nouvelles catégories tarifaires sur les services transatlantiques qui ont donné lieu à l'augmentation des produits accessoires et à l'amélioration de la composition tarifaire, des gains liés à la cabine Classe affaires et de l'incidence favorable du change de 10 M\$. Ces facteurs ont été contrebalancés en partie par l'effet de la concurrence intense au chapitre de la tarification imputable à l'accroissement de la capacité à l'échelle du secteur.

En regard de 2018, les PPSMO liés aux lignes transatlantiques ont augmenté de 2,9 % en 2019, du fait de la hausse du rendement unitaire et de l'amélioration de 0,8 point du coefficient d'occupation.



PRODUITS PASSAGES TRANSPACIFIQUES

En 2019, dans un contexte de contraction de 0,2 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 2 449 M\$, en hausse de 22 M\$ (+0,9 %) par rapport à 2018.

La variation des produits passages transpacifiques par rapport à 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 2,1 % du rendement unitaire, qui traduit la croissance du rendement unitaire sur les dessertes de Hong Kong, du Japon et de Taïwan, facteur en partie contrebalancé par la contraction du rendement unitaire sur les services à destination de l'Australie et de la Corée.
- La régression de 1,2 % du trafic, qui traduit la contraction du trafic sur les dessertes de la Chine, de Hong Kong et de Taïwan, en partie compensée par la croissance du trafic sur les services à destination du Japon, de l'Australie et de la Corée. La situation géopolitique entre le Canada et la Chine a continué d'affecter défavorablement la demande sur les lignes transpacifiques en 2019, en particulier le trafic lié à la cabine Classe affaires pour les vols entre le Canada, d'une part, et la Chine et Hong Kong, d'autre part.

En regard de 2018, les PPSMO liés aux lignes transpacifiques ont crû de 2,2 % en 2019, du fait principalement de la hausse du rendement unitaire.

AUTRES PRODUITS PASSAGES

En 2019, dans un contexte de relèvement de 6,8 % de la capacité, les produits passages tirés des « autres lignes » (services au départ et à destination des Antilles, du Mexique, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud) se sont établis à 1 287 M\$, en hausse de 132 M\$ (+11,4 %) par rapport à 2018.

La variation des autres produits passages par rapport à 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 7,9 % du trafic, qui traduit la croissance du trafic sur les lignes vers les destinations soleil classiques et les lignes à destination de l'Amérique du Sud.
- L'augmentation de 3,3 % du rendement unitaire, qui traduit l'accroissement du rendement unitaire sur les lignes vers les destinations soleil classiques et les dessertes de l'Amérique du Sud, outre l'incidence favorable de la réinstauration, le 1^{er} avril 2019, du service avec escale à destination de Buenos Aires, lequel est assorti d'une correspondance à Santiago.

En regard de 2018, les PPSMO liés aux autres lignes ont crû de 4,3 % en 2019, du fait de la hausse du rendement unitaire et de la progression de 0,8 point du coefficient d'occupation.



PRODUITS FRET

En 2019, les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 717 M\$, en baisse de 86 M\$ (-10,7 %) par rapport à 2018 du fait de la baisse de 6,2 % du rendement unitaire des services de fret et de la contraction de 4,8 % du trafic. La demande à l'égard du transport de fret aérien à l'échelle du secteur a diminué, en particulier sur les lignes transatlantiques et les lignes transpacifiques, et a comprimé les volumes et les rendements unitaires, phénomène qui tient à des facteurs externes imputables notamment aux différends commerciaux actuels à l'échelle internationale et à la contraction de l'économie.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région pour les exercices 2019 et 2018.

(en millions de dollars canadiens)

	EXERCICES			
	2019	2018	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
PRODUITS FRET				
Lignes intérieures	113 \$	95 \$	18 \$	18,5
Lignes transfrontalières	48	43	5	11,0
Lignes transatlantiques	242	278	(36)	(13,1)
Lignes transpacifiques	257	325	(68)	(21,0)
Autres	57	62	(5)	(6,2)
Réseau	717 \$	803 \$	(86) \$	(10,7)

AUTRES PRODUITS

En 2019, les autres produits se sont chiffrés à 1 182 M\$, en hausse de 143 M\$ (+14 %), par rapport à 2018, du fait en grande partie de la marge nette inscrite à l'échange de milles et à la fourniture, en 2019, de produits et services autres que des voyages en avion liés au programme Aéroplan depuis son acquisition. La hausse des autres produits d'un exercice à l'autre est également attribuable à l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada. L'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada est attribuable à la hausse des coûts liés aux forfaits terrestres et à l'amplification des volumes passagers en glissement annuel.

CESMO ET CESMO AJUSTÉES

Au quatrième trimestre de 2019, Air Canada a adopté un nouveau traitement comptable relativement à l'indemnisation des passagers en cas de retards ou d'annulations de vols. Les chiffres de toutes les périodes antérieures de 2018 et de 2019 ont été retraités afin de tenir compte de cette modification comptable. Se reporter à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

En 2019, les CESMO ont crû de 4,1 % et les CESMO ajustées ont augmenté de 6,1 % en regard de 2018. Cette augmentation rend compte en grande partie de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, qui a donné lieu à une hausse de 1,8 % des SMO pour l'ensemble du réseau en 2019 au lieu de la croissance prévue d'environ 4,8 % et occasionné une hausse marquée des coûts liés aux appareils de remplacement, outre une augmentation des charges d'exploitation courantes, notamment du fait de la dotation aux amortissements, de la charge de maintenance avions et des charges salariales liées aux pilotes, qui continuaient d'être engagées à l'égard des appareils 737 MAX de Boeing malgré leur immobilisation au sol.



Le tableau ci-après compare les CESMO et les CESMO ajustées d'Air Canada pour l'exercice 2019 et l'exercice 2018. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la Société, les CESMO ajustées d'Air Canada pour l'exercice 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan.

(en cents par SMO)

	EXERCICES			
	2019 ¹⁾	2018	VARIATION (¢)	VARIATION (%)
CESMO	15,50 ¢	14,89 ¢	0,61 ¢	4,1
Retrancher :				
Charge de carburant aviation ¹⁾ , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et charges d'exploitation d'Aéroplan	(4,59)	(4,60)	0,01	-
CESMO ajustées²⁾	10,91 ¢	10,29 ¢	0,62 ¢	6,1

1) Comprend la charge de carburant aviation liée aux activités des transporteurs régionaux.

2) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

CHARGES D'EXPLOITATION

En 2019, dans un contexte de relèvement de 1,8 % de la capacité, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 17 481 M\$, soit une hausse de 974 M\$ (+6 %) par rapport à 2018. En 2019, l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement le dollar américain), en regard de 2018, a accru les charges d'exploitation de 144 M\$ (soit une tranche de 85 M\$ ayant trait à la charge de carburant aviation et une tranche de 59 M\$ se rapportant aux charges d'exploitation non liées au carburant).

Les charges d'exploitation d'Aéroplan se sont chiffrées à 200 M\$ en 2019. Ces charges influent principalement sur les salaires et les charges sociales, la dotation aux amortissements, les coûts liés aux communications et aux technologies, et les autres charges.

La variation des charges d'exploitation en glissement annuel s'explique notamment par les principaux facteurs décrits ci-après.

CHARGE DE CARBURANT AVIATION

En 2019, la charge de carburant aviation (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est établie à 4 347 M\$, en baisse de 153 M\$ (-3 %) par rapport à 2018. Cette baisse s'explique par l'incidence du recul du cours du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), responsable d'une baisse de 306 M\$, ainsi que par d'autres facteurs comme la baisse des charges de couverture liées au carburant, responsable d'une baisse de 22 M\$. Ces baisses ont été contrebalancées en partie par l'accroissement du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 90 M\$ et par l'incidence défavorable du change de 85 M\$. En 2019, la consommation de carburant d'Air Canada a été touchée défavorablement par l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, puisque ceux-ci ont dû être remplacés par des appareils d'une efficacité énergétique moindre.

SALAIRES ET CHARGES SOCIALES

En 2019, les salaires se sont établis à 2 464 M\$, en hausse de 290 M\$ (+13 %) par rapport à 2018. Cette augmentation traduit en grande partie l'accroissement de 10,1 % du nombre d'employés équivalents temps plein (« ETP »), compte tenu de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019 et du personnel supplémentaire au soutien des projets technologiques d'Air Canada, notamment l'internalisation de certaines fonctions antérieurement imparties à des tiers. L'augmentation rend également compte de l'accroissement des charges liées aux programmes d'intéressement des employés et de la hausse de la charge de rémunération à base d'actions, attribuable à la progression du cours de l'action d'Air Canada durant la période. Malgré l'immobilisation au sol de la flotte de 737 MAX de Boeing d'Air Canada au début de 2019, les charges salariales liées aux pilotes connexes continuent d'être engagées en attendant la remise en service de ces appareils. Se reporter à la rubrique 9, *Parc aérien*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

En 2019, les charges sociales se sont chiffrées à 720 M\$, en hausse de 21 M\$ (+3 %) par rapport à 2018, en raison principalement de l'accroissement du nombre d'ETP. Cette hausse a été en partie contrebalancée par l'incidence favorable de l'augmentation des taux d'actualisation visant les régimes complémentaires de retraite et les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi.



CHARGES LIÉES AUX TRANSPORTEURS RÉGIONAUX

En 2019, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont chiffrées à 2 441 M\$, en baisse de 67 M\$ (-3 %) par rapport à 2018 du fait de la diminution de la charge de carburant aviation, de l'incidence de la prolongation et de la modification du contrat d'achat de capacité avec Jazz, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019, outre la réduction des heures de vol des transporteurs régionaux en regard de 2018.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux pour l'exercice 2019 et l'exercice 2018 :

(en millions de dollars canadiens)	EXERCICES			
	2019	2018	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
Frais d'achat de capacité ¹⁾	1 042 \$	1 067 \$	(25) \$	(2)
Carburant aviation	485	531	(46)	(9)
Redevances aéroportuaires et de navigation	292	296	(4)	(1)
Frais de vente et de distribution	158	153	5	3
Autres charges d'exploitation	464	461	3	3
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	2 441 \$	2 508 \$	(67) \$	(3)

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*.

DOTATION AUX AMORTISSEMENTS

En 2019, la dotation aux amortissements s'est chiffrée à 1 986 M\$, en hausse de 269 M\$ (+16 %), par rapport à 2018. Cette hausse était en grande partie le fait de l'amplification du volume d'activités d'entretien moteurs visant les avions loués, de l'intégration d'appareils 737 MAX et 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada et de la dotation à l'amortissement des immobilisations incorporelles inscrite à l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

CHARGE DE MAINTENANCE AVIONS

En 2019, la charge de maintenance avions s'est chiffrée à 1 004 M\$, en hausse de 101 M\$ (+11 %) par rapport à 2018, ce qui rend compte en grande partie du volume accru d'activités de maintenance par rapport à 2018 et de l'incidence défavorable du change. Dans le but de réduire l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, Air Canada a prolongé la location d'appareils A320 d'Airbus et E190 d'Embraer, ce qui s'est traduit par un volume d'activités de maintenance plus élevé que prévu.

Le tableau ci-après présente la ventilation des principaux éléments de la charge de maintenance pour l'exercice 2019 et l'exercice 2018 :

(en millions de dollars canadiens)	EXERCICES			
	2019	2018	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
Entretien du matériel	875 \$	769 \$	106 \$	14
Provision liée à la maintenance ¹⁾	102	127	(25)	(20)
Autres	27	7	20	286
Total de la charge de maintenance avions	1 004 \$	903 \$	101 \$	11

1) La provision liée à la maintenance a trait aux modalités de restitution prévues dans les contrats de location avions, qui font l'objet d'une comptabilisation sur la durée du contrat de location.



REDEVANCES AÉROPORTUAIRES ET DE NAVIGATION

En 2019, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 990 M\$, en hausse de 26 M\$ (+3 %) par rapport à 2018, du fait de l'affectation de gros-porteurs, attribuable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, outre la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada. L'augmentation a été contrebalancée en partie par l'incidence favorable des modalités d'une entente avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, entente qui permet à Air Canada d'accroître sa part des passagers en correspondance entre lignes internationales à Toronto-Pearson de façon plus rentable.

FRAIS DE VENTE ET DE DISTRIBUTION

En 2019, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 874 M\$, en hausse de 67 M\$ (+8 %) par rapport à 2018. Ces hausses rendent compte surtout de l'augmentation des produits passages. L'accroissement des réservations directes a en partie compensé la hausse des frais de transaction versés aux fournisseurs de systèmes mondiaux de distribution.

COÛTS LIÉS À LA PORTION TERRESTRE DES FORFAITS

En 2019, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ont atteint 627 M\$ en hausse de 25 M\$ (+4 %) par rapport à 2018, du fait de l'amplification des volumes passagers en glissement annuel et de l'incidence défavorable du change, facteurs en partie contrebalancés par la baisse des coûts de la portion terrestre de forfaits attribuable aux modifications à la composition des produits.

COÛTS LIÉS AUX COMMUNICATIONS ET AUX TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

En 2019, les coûts liés aux communications et aux technologies de l'information se sont chiffrés à 397 M\$, en hausse de 103 M\$ (+35 %) par rapport à 2018. Cette hausse traduit l'augmentation des projets de technologie de l'information d'un exercice à l'autre, notamment ceux ayant trait à la sûreté, aux plateformes de données ainsi qu'à la résilience et à la modernisation des systèmes. Cette augmentation rend également compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019, outre les coûts de transition liés à l'internalisation de certaines fonctions antérieurement imparties à des tiers.

AUTRES CHARGES

En 2019, les autres charges se sont chiffrées à 1 671 M\$, en hausse de 234 M\$ (+16 %) par rapport à 2018. Cette augmentation reflète l'incidence du coût de la location à court terme d'appareils, notamment pour la capacité supplémentaire liée à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing ainsi que la hausse des coûts liés aux projets, notamment ceux relatifs à l'acquisition de Transat. Cette augmentation rend également compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

Le tableau ci-après fournit une ventilation des principaux éléments compris dans les autres charges pour l'exercice 2019 et l'exercice 2018 :

	EXERCICES			
	2019	2018	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
Services d'escale	351 \$	327 \$	24 \$	7
Frais d'équipages	228	212	16	8
Location et entretien d'immeubles	178	149	29	19
Frais et services divers	213	173	40	23
Autres frais résiduels	701	576	125	22
Total des autres charges	1 671 \$	1 437 \$	234 \$	16

(en millions de dollars canadiens)



PRODUITS (CHARGES) AUTRES QUE D'EXPLOITATION

En 2019, les produits autres que d'exploitation se sont chiffrés à 125 M\$, en regard de charges autres que d'exploitation de 1 268 M\$ en 2018.

La variation des produits autres que d'exploitation d'un exercice à l'autre s'explique notamment par les facteurs suivants :

- En 2019, le profit de change, qui s'est chiffré à 499 M\$, contre une perte de change de 578 M\$ en 2018. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2019 était de 1,299 \$ CA tandis qu'il était de 1,3637 \$ CA le 31 décembre 2018. Le profit de change en 2019 tenait compte du profit lié à la dette à long terme et aux obligations locatives de 417 M\$ ainsi que du profit à l'égard des dérivés de change, qui s'est chiffré à 92 M\$.
- En 2018, Air Canada a comptabilisé un profit aux règlements et modifications de dettes de 9 M\$, qui comprenait un profit de 11 M\$ lié à la refixation de prix de la facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US et une perte de 2 M\$ relative au remboursement anticipé d'un instrument d'emprunt à taux fixe.
- En 2019, Air Canada a inscrit un profit de 13 M\$ à la vente d'un appareil, de moteurs de rechange et d'un simulateur de vol, alors qu'aucun profit analogue n'a été inscrit en 2018.
- En 2018, Air Canada a inscrit une perte de 188 M\$ à la vente de 25 appareils E190 d'Embraer en 2018 alors qu'aucune perte analogue n'a été inscrite en 2019.

IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

En 2019, Air Canada a comptabilisé une charge d'impôts sur le résultat de 299 M\$ (191 M\$ en 2018). Le tableau ci-après présente la ventilation des éléments composant la charge d'impôt sur le résultat pour l'exercice 2019 et l'exercice 2018.

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Impôt sur le résultat exigible	(72) \$	(6) \$
Impôt sur le résultat différé	(227)	(185)
Charge d'impôt sur le résultat	(299) \$	(191) \$



8. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2019 ET DE 2018

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les quatrième trimestres de 2019 et de 2018.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)

	QUATRIÈMES TRIMESTRES			
	2019	2018	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
PRODUITS D'EXPLOITATION				
Passages	3 975 \$	3 776 \$	199 \$	5
Fret	186	217	(31)	(14)
Autres	268	234	34	15
Total des produits	4 429	4 227	202	5
CHARGES D'EXPLOITATION				
Carburant aviation	897	958	(61)	(6)
Salaires et charges sociales	816	719	97	13
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant aviation	116	133	(17)	(13)
Autres	505	487	18	4
Dotation aux amortissements	520	440	80	18
Maintenance avions	250	245	5	2
Redevances aéroportuaires et de navigation	230	225	5	2
Frais de vente et de distribution	194	182	12	7
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	131	126	5	4
Restauration et services à bord	105	104	1	1
Communications et technologies de l'information	109	69	40	58
Autres	411	360	51	14
Total des charges d'exploitation	4 284	4 048	236	6
Bénéfice d'exploitation	145	179	(34)	
PRODUITS (CHARGES) AUTRES QUE D'EXPLOITATION				
Profit (perte) de change	92	(444)	536	
Produits d'intérêts	41	32	9	
Charges d'intérêts	(122)	(142)	20	
Intérêts incorporés	9	8	1	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(10)	(12)	2	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	5	(3)	8	
Profit aux règlements et modifications de dettes	6	-	6	
Profit (perte) à la cession d'actifs	13	-	13	
Autres	(7)	(9)	2	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	27	(570)	597	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	172	(391)	563	
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(20)	31	(51)	
Bénéfice net (perte nette)	152 \$	(360) \$	512 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,56 \$	(1,33) \$	1,89 \$	
BAIIDA¹⁾	665 \$	619 \$	46 \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	66 \$	68 \$	(2) \$	
Bénéfice net ajusté¹⁾	47 \$	55 \$	(8) \$	
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué¹⁾	0,17 \$	0,20 \$	(0,03) \$	

1) Le BAIIDA, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté et le bénéfice ajusté par action – résultat dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.



PRODUITS PASSAGES RÉSEAU

Au quatrième trimestre de 2019, les produits passages se sont élevés à 3 975 M\$, en hausse de 199 M\$ (+5,3 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018, du fait de l'augmentation de 2,9 % du trafic et de l'amélioration de 2,3 % du rendement unitaire. L'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing a donné lieu à une hausse de 3,3 % des SMO pour l'ensemble du réseau au quatrième trimestre de 2019 au lieu de la croissance prévue d'environ 4,6 %. Au quatrième trimestre de 2019, l'amélioration du rendement unitaire, en particulier pour l'Amérique du Nord, s'explique par la contraction de la capacité imputable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing. Les accroissements du rendement unitaire rendaient également compte des produits supplémentaires découlant d'échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan et d'autres produits à la suite de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

Au quatrième trimestre de 2019, les produits tirés de la cabine Classe affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 31 M\$ (+3,7 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018 en raison du rendement unitaire qui a augmenté de 4,1 %.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les quatrième trimestres de 2019 et de 2018.

(en millions de dollars canadiens)

	QUATRIÈME TRIMESTRE			
	2019	2018	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
PRODUITS PASSAGES				
Lignes intérieures	1 258 \$	1 212 \$	46 \$	3,8
Lignes transfrontalières	903	842	61	7,2
Lignes transatlantiques	942	890	52	5,9
Lignes transpacifiques	555	549	6	1,2
Autres	317	283	34	12,1
Réseau	3 975 \$	3 776 \$	199 \$	5,3

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel par région pour le quatrième trimestre de 2019, par rapport au quatrième trimestre de 2018, en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation.

QUATRIÈME TRIMESTRE 2019 PAR RAPPORT AU QUATRIÈME TRIMESTRE 2018	PRODUITS PASSAGES VARIATION (EN %)	CAPACITÉ (SMO) VARIATION (EN %)	TRAFIC (PMP) VARIATION (EN %)	COEFFICIENT D'OCCU- PATION VARIATION (EN PT)	RENDEMENT UNITAIRE VARIATION (EN %)	PPSMO VARIATION (EN %)
Lignes intérieures	3,8	3,4	(0,1)	(2,8)	3,8	0,3
Lignes transfrontalières	7,2	0,8	(1,0)	(1,5)	8,3	6,3
Lignes transatlantiques	5,9	7,0	7,8	0,6	(1,8)	(1,0)
Lignes transpacifiques	1,2	(1,5)	(0,2)	1,1	1,4	2,8
Autres	12,1	7,3	9,8	1,9	2,2	4,5
Réseau	5,3	3,3	2,9	(0,3)	2,3	2,0

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2019 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation à l'échelle du réseau.

	RÉSULTATS TRIMESTRIELS EN GLISSEMENT ANNUEL VARIATION (%)				
	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019	T4 2019
RÉSEAU					
Produits passages	11,3	9,3	10,4	2,8	5,3
Capacité (SMO)	5,8	4,6	2,3	(2,1)	3,3
Trafic (PMP)	7,2	4,2	3,6	(1,8)	2,9
Coefficient d'occupation (variation en pt)	1,1	(0,4)	1,0	0,2	(0,3)
Rendement unitaire	3,8	4,9	6,6	4,7	2,3
PPSMO	5,2	4,4	7,9	5,0	2,0



La variation des produits passages réseau par rapport au quatrième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 2,3 % du rendement unitaire pour l'ensemble du réseau, qui traduit la hausse du rendement unitaire pour toutes les lignes, à l'exception des lignes transatlantiques. La croissance du rendement unitaire rend compte de la hausse des tarifs et de l'amélioration de la composition tarifaire globale. L'accroissement du rendement unitaire d'un exercice à l'autre est également le fait du rendement additionnel attribuable aux produits liés aux échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan ainsi que de la croissance du trafic local haute contribution. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par l'incidence de l'accroissement de la longueur d'étape moyenne en glissement annuel.
- La progression de 2,9 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur les lignes transatlantiques et les autres lignes. Au quatrième trimestre de 2019, le trafic s'est ressenti de la légère baisse des services dans l'ouest du Canada, incidence transitoire découlant du passage d'Air Canada à un nouveau système de réservations à la mi-novembre, outre la diminution du nombre de passagers en correspondance imputable à l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing.

En regard du quatrième trimestre de 2018, les PPSMO ont crû de 2,0 % au quatrième trimestre de 2019, du fait de la hausse du rendement unitaire.

PRODUITS PASSAGES INTÉRIEURS

Au quatrième trimestre de 2019, dans un contexte de relèvement de 3,4 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 1 258 M\$, en hausse de 46 M\$ (+3,8 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2019 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes intérieures.

	RÉSULTATS TRIMESTRIELS EN GLISSEMENT ANNUEL				
	VARIATION (%)				
	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019	T4 2019
LIGNES INTÉRIEURES					
Produits passages	5,6	5,8	10,4	8,5	3,8
Capacité (SMO)	1,5	(0,1)	0,7	(0,1)	3,4
Trafic (PMP)	1,7	0,6	1,9	(0,6)	(0,1)
Coefficient d'occupation (variation en pt)	0,2	0,6	1,0	(0,4)	(2,8)
Rendement unitaire	3,9	5,2	8,4	9,2	3,8
PPSMO	4,1	6,0	9,6	8,6	0,3

La variation des produits passages intérieurs par rapport au quatrième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 3,8 % du rendement unitaire rend compte de la hausse du rendement sur l'ensemble des principales lignes intérieures. La progression du rendement unitaire traduit l'effet des majorations tarifaires, l'amélioration de la composition du trafic attribuable aux contractions de la capacité imputables à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing et à l'optimisation des catégories tarifaires, la croissance du trafic local haute contribution, ainsi que le rendement unitaire supplémentaire découlant des échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan.
- Le recul de 0,1 % du trafic, qui traduit la légère baisse des services dans l'ouest du Canada, incidence transitoire découlant du passage d'Air Canada à un nouveau système de réservations à la mi-novembre, outre la diminution du nombre de passagers en correspondance attribuable au recul de la capacité qui a suivi l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing.

En regard du quatrième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux lignes intérieures ont crû de 0,3 % au quatrième trimestre de 2019 du fait de la hausse du rendement unitaire.



PRODUITS PASSAGES TRANSFRONTALIERS

Au quatrième trimestre de 2019, dans un contexte de relèvement de 0,8 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 903 M\$, en hausse de 61 M\$ (+7,2 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2019 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transfrontalières.

	RÉSULTATS TRIMESTRIELS EN GLISSEMENT ANNUEL				
	VARIATION (%)				
	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019	T4 2019
LIGNES TRANSFRONTALIÈRES					
Produits passages	13,4	11,5	10,8	5,5	7,2
Capacité (SMO)	9,7	8,0	0,3	(4,0)	0,8
Trafic (PMP)	9,6	6,4	(0,1)	(3,9)	(1,0)
Coefficient d'occupation (variation en pt)	(0,1)	(1,2)	(0,3)	0,1	(1,5)
Rendement unitaire	3,5	4,7	10,9	9,8	8,3
PPSMO	3,4	3,2	10,5	9,9	6,3

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au quatrième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 8,3 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'amplification du rendement unitaire sur l'ensemble des principaux services transfrontaliers. La progression du rendement unitaire global rendait compte de l'effet de l'amélioration de la composition du trafic du fait de la contraction de la capacité imputable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, des gains liés à la cabine Classe affaires et du rendement unitaire supplémentaire découlant des produits liés aux échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan.
- La diminution de 1,0 % du trafic, qui traduit principalement la contraction de la capacité sur les lignes à destination d'Hawaï et sur certains services long-courriers comme les lignes reliant l'est du Canada à la Californie, outre la diminution du nombre de passagers en correspondance du fait de l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing.

En regard du quatrième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux lignes transfrontalières ont crû de 6,3 % au quatrième trimestre de 2019, du fait de la hausse du rendement unitaire.

PRODUITS PASSAGES TRANSATLANTIQUES

Au quatrième trimestre de 2019, dans un contexte de relèvement de 7,0 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 942 M\$, en hausse de 52 M\$ (+5,9 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2019 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transatlantiques.

	RÉSULTATS TRIMESTRIELS EN GLISSEMENT ANNUEL				
	VARIATION (%)				
	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019	T4 2019
LIGNES TRANSATLANTIQUES					
Produits passages	18,0	11,9	11,7	0,4	5,9
Capacité (SMO)	9,5	7,4	3,6	(1,3)	7,0
Trafic (PMP)	14,5	8,1	5,8	(0,6)	7,8
Coefficient d'occupation (variation en pt)	3,5	0,5	1,7	0,7	0,6
Rendement unitaire	3,0	3,6	5,5	1,0	(1,8)
PPSMO	7,7	4,2	7,8	1,8	(1,0)

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au quatrième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La hausse de 7,8 % du trafic, qui traduit l'augmentation du trafic sur l'ensemble des principaux services transatlantiques, à l'exception de ceux reliant Halifax et St. John's à Londres-Heathrow, qui ont été suspendus en raison de l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing à la mi-mars 2019.
- Le recul de 1,8 % du rendement unitaire sur la plupart des services transatlantiques, en raison de l'incidence du relèvement



de la capacité à l'échelle du secteur, qui a entraîné l'intensification de la concurrence au chapitre de la tarification, outre l'augmentation de la longueur d'étape moyenne d'un exercice à l'autre.

En regard du quatrième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux lignes transatlantiques ont reculé de 1,0 % au quatrième trimestre de 2019, du fait de la baisse du rendement unitaire.

PRODUITS PASSAGES TRANSPACIFIQUES

Au quatrième trimestre de 2019, dans un contexte de contraction de 1,5 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 555 M\$, en hausse de 6 M\$ (+1,2 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2019 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transpacifiques.

	RÉSULTATS TRIMESTRIELS EN GLISSEMENT ANNUEL				
	VARIATION (%)				
	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019	T4 2019
LIGNES TRANSPACIFIQUES					
Produits passages	9,7	4,7	6,7	(5,9)	1,2
Capacité (SMO)	(0,8)	(1,5)	2,4	(4,1)	(1,5)
Trafic (PMP)	0,3	(1,9)	2,7	(4,7)	(0,2)
Coefficient d'occupation (variation en pt)	0,9	(0,4)	0,3	(0,5)	1,1
Rendement unitaire	9,3	6,7	3,8	(1,2)	1,4
PPSMO	10,6	6,2	4,1	(1,9)	2,8

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au quatrième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 1,4 % du rendement unitaire, qui traduit la croissance du rendement unitaire sur les dessertes de la Chine, du Japon et de Taïwan, facteur en partie contrebalancé par la contraction du rendement unitaire sur les services à destination de Hong Kong et de la Corée.
- La régression de 0,2 % du trafic, qui traduit la contraction du trafic sur les dessertes de la Chine et de Taïwan, pour la plupart compensée par l'augmentation du trafic sur les services à destination du Japon, de la Corée et de l'Australie. La situation géopolitique entre le Canada et la Chine ainsi que l'agitation civile à Hong Kong ont continué d'affecter défavorablement la demande sur les lignes transpacifiques durant le trimestre, en particulier celle liée à la cabine Classe affaires, pour les vols entre le Canada, d'une part, et la Chine et Hong Kong, d'autre part.

En regard du quatrième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux lignes transpacifiques ont crû de 2,8 % au quatrième trimestre de 2019, du fait de la hausse du rendement unitaire et de l'amélioration de 1,1 point du coefficient d'occupation.

AUTRES PRODUITS PASSAGES

Au quatrième trimestre de 2019, dans un contexte de croissance de 7,3 % de la capacité, les produits passages tirés des « autres lignes » (services au départ et à destination des Antilles, du Mexique, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud) se sont établis à 317 M\$, en hausse de 34 M\$ (+12,1 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2019 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les « autres lignes ».

	RÉSULTATS TRIMESTRIELS EN GLISSEMENT ANNUEL				
	VARIATION (%)				
	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019	T4 2019
AUTRES LIGNES					
Produits passages	14,5	14,6	13,3	3,4	12,1
Capacité (SMO)	15,2	12,2	6,1	(2,2)	7,3
Trafic (PMP)	14,0	9,4	9,6	1,2	9,8
Coefficient d'occupation (variation en pt)	(0,9)	(2,2)	2,7	3,0	1,9
Rendement unitaire	0,5	4,8	3,4	2,1	2,2
PPSMO	(0,6)	2,2	6,8	5,8	4,5



La variation des autres produits passages par rapport au quatrième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 9,8 % du trafic, qui traduit la croissance du trafic sur les lignes à destination de l'Amérique du Sud et les lignes vers les destinations soleil classiques.
- L'augmentation de 2,2 % du rendement unitaire, qui traduit l'accroissement du rendement unitaire pour les dessertes de l'Amérique du Sud et du Mexique, facteur en partie contrebalancé par le recul du rendement unitaire sur les lignes vers les destinations soleil classiques. L'amélioration du rendement unitaire d'un exercice à l'autre tient également au rendement unitaire supplémentaire découlant des produits liés aux échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan ainsi qu'à l'incidence favorable de la réinstauration, le 1^{er} avril 2019, du service avec escale à destination de Buenos Aires, lequel est assorti d'une correspondance à Santiago. Des gains relatifs à la cabine Économique Privilège ont également contribué à l'augmentation du rendement unitaire.

En regard du quatrième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux autres lignes ont crû de 4,5 % au quatrième trimestre de 2019, du fait de la hausse du rendement unitaire et de la progression de 1,9 point du coefficient d'occupation.

PRODUITS FRET

Au quatrième trimestre de 2019, les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 186 M\$, en baisse de 31 M\$ (-14,2 %) par rapport à la période correspondante de 2018 du fait de la baisse de 8,7 % du rendement unitaire et de la contraction de 6,0 % du trafic. La demande à l'égard du transport de fret aérien à l'échelle du secteur a diminué, en particulier sur les lignes transatlantiques et les lignes transpacifiques, et a comprimé les volumes et les rendements unitaires, phénomène qui tient à des facteurs externes imputables notamment aux différends commerciaux actuels à l'échelle internationale et à la contraction de l'économie.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région aux quatrièmes trimestres de 2019 et de 2018.

(en millions de dollars canadiens)

	QUATRIÈMES TRIMESTRES			
	2019	2018	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
PRODUITS FRET				
Lignes intérieures	27 \$	27 \$	- \$	-
Lignes transfrontalières	11	12	(1)	(12,8)
Lignes transatlantiques	63	72	(9)	(12,3)
Lignes transpacifiques	70	88	(18)	(20,9)
Autres	15	18	(3)	(11,2)
Réseau	186 \$	217 \$	(31) \$	(14,2)

AUTRES PRODUITS

Au quatrième trimestre de 2019, les autres produits se sont chiffrés à 268 M\$, en hausse de 34 M\$ (+15 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018, du fait en grande partie de la marge nette inscrite à l'échange de milles et à la fourniture de produits et services autres que des voyages en avion liés au programme Aéroplan depuis son acquisition en janvier 2019. La hausse des autres produits d'un exercice à l'autre est également attribuable à l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada. L'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada s'explique par l'amplification des volumes passagers et, dans une mesure moindre, par la hausse des tarifs liés aux forfaits terrestres en glissement annuel.



CESMO ET CESMO AJUSTÉES

Au quatrième trimestre de 2019, les CESMO ont crû de 2,5 % et les CESMO ajustées ont augmenté de 5,5 % en regard du quatrième trimestre de 2018. Cette augmentation rend compte en grande partie de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, qui a donné lieu à une hausse de 3,3 % des SMO pour l'ensemble du réseau au quatrième trimestre de 2019 au lieu de la croissance prévue d'environ 4,6 % et occasionné une hausse sensible des coûts liés aux appareils de remplacement, outre l'augmentation des charges d'exploitation courantes, notamment la dotation aux amortissements, la charge de maintenance avions et les charges salariales liées aux pilotes, qui continuaient d'être engagées à l'égard des appareils 737 MAX de Boeing malgré leur immobilisation au sol.

Le tableau ci-après compare les CESMO et les CESMO ajustées d'Air Canada pour les quatrième trimestres de 2019 et de 2018. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la Société, les CESMO ajustées d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan.

	QUATRIÈMES TRIMESTRES			
	2019 ¹⁾	2018	VARIATION (¢)	VARIATION (%)
CESMO	16,21 ¢	15,81 ¢	0,40 ¢	2,5
Retrancher :				
Charge de carburant aviation ¹⁾ , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et charges d'exploitation d'Aéroplan	(4,54)	(4,75)	0,21	4,4
CESMO ajustées²⁾	11,67 ¢	11,06 ¢	0,61 ¢	5,5

1) Comprend la charge de carburant aviation liée aux activités des transporteurs régionaux.

2) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

CHARGES D'EXPLOITATION

Au quatrième trimestre de 2019, dans un contexte de relèvement de 3,3 % de la capacité, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 4 284 M\$, soit une hausse de 236 M\$ (+6 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018.

Les charges d'exploitation d'Aéroplan se sont chiffrées à 58 M\$ au quatrième trimestre de 2019. Ces charges influent principalement sur les salaires et les charges sociales, la dotation aux amortissements, les coûts liés aux communications et aux technologies, et les autres charges.

La variation des charges d'exploitation en glissement annuel s'explique notamment par les principaux facteurs décrits ci-après.

CHARGE DE CARBURANT AVIATION

Au quatrième trimestre de 2019, la charge de carburant aviation (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est établie à 1 013 M\$, en baisse de 78 M\$ (-7 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018. Cette diminution s'explique par l'incidence du recul du cours du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), responsable d'une baisse de 102 M\$, ainsi que par d'autres facteurs comme la diminution des charges de couverture liées au carburant, responsable d'une baisse de 25 M\$. Ces baisses ont été contrebalancées en partie par l'accroissement du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 45 M\$, et par l'incidence défavorable du change de 4 M\$.

SALAIRES ET CHARGES SOCIALES

Au quatrième trimestre de 2019, les salaires se sont établis à 650 M\$, en hausse de 93 M\$ (+17 %) par rapport à la période correspondante de 2018. Cette augmentation traduit en grande partie l'accroissement de 9,2 % du nombre d'ETP, compte tenu de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019 et du personnel supplémentaire au soutien des projets technologiques d'Air Canada, notamment l'internalisation de certaines fonctions antérieurement imparties à des tiers. L'augmentation rend également compte de l'accroissement des charges liées aux programmes d'intéressement des employés et de la hausse de la charge de rémunération à base d'actions, attribuable à la progression du cours de l'action d'Air Canada durant la période. Malgré l'immobilisation au sol de la flotte de 737 MAX de Boeing d'Air Canada au début de 2019, les charges salariales liées aux pilotes connexes continuent d'être engagées en attendant la remise en service de ces appareils.



Au quatrième trimestre de 2019, les charges sociales se sont chiffrées à 166 M\$, en hausse de 4 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2018, en raison principalement de l'accroissement du nombre d'ETP. Cette hausse a été en partie contrebalancée par l'incidence favorable de l'augmentation des taux d'actualisation visant les régimes complémentaires de retraite et les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi.

CHARGES LIÉES AUX TRANSPORTEURS RÉGIONAUX

Au quatrième trimestre de 2019, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont chiffrées à 621 M\$, en hausse de 1 M\$ par rapport à la période correspondante de 2018. L'incidence de la diminution de la charge de carburant aviation, outre la réduction des heures de vol des transporteurs régionaux d'un exercice à l'autre, a été contrebalancée par la hausse des frais d'achat de capacité en raison du calendrier des charges en regard de celui du quatrième de 2018.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux pour le quatrième trimestre de 2019 par rapport au quatrième trimestre de 2018 :

(en millions de dollars canadiens)	QUATRIÈMES TRIMESTRES			
	2019 ¹⁾	2018	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
Frais d'achat de capacité ¹⁾	277 \$	264 \$	13 \$	5
Carburant aviation	116	133	(17)	(13)
Redevances aéroportuaires et de navigation	71	73	(2)	(3)
Frais de vente et de distribution	38	34	4	12
Autres charges d'exploitation	119	116	3	3
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	621 \$	620 \$	1 \$	-

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*.

DOTATION AUX AMORTISSEMENTS

Au quatrième trimestre de 2019, la dotation aux amortissements s'est chiffrée à 520 M\$, en hausse de 80 M\$ (+18 %), par rapport à la période correspondante de 2018. Cette hausse était en grande partie le fait de l'amplification du volume d'activités d'entretien moteurs visant les avions loués, de l'intégration d'appareils 737 MAX de Boeing et 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada et de la dotation à l'amortissement des immobilisations incorporelles inscrite à l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

CHARGE DE MAINTENANCE AVIONS

Au quatrième trimestre de 2019, la charge de maintenance avions s'est chiffrée à 250 M\$, en hausse de 5 M\$ (+2 %) par rapport à la période correspondante de 2018.

Le tableau ci-après présente la ventilation des principaux éléments de la charge de maintenance pour le quatrième trimestre de 2019 et le quatrième trimestre de 2018 :

(en millions de dollars canadiens)	QUATRIÈMES TRIMESTRES			
	2019 ¹⁾	2018	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
Entretien du matériel	218 \$	211 \$	7 \$	3
Provision liée à la maintenance ¹⁾	24	31	(7)	(23)
Autres	8	3	5	167
Total de la charge de maintenance avions	250 \$	245 \$	5 \$	2

1) La provision liée à la maintenance a trait aux modalités de restitution prévues dans les contrats de location avions, qui font l'objet d'une comptabilisation sur la durée du contrat de location.



COÛTS LIÉS AUX COMMUNICATIONS ET AUX TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

Au quatrième trimestre de 2019, les coûts liés aux communications et aux technologies de l'information se sont chiffrés à 109 M\$, en hausse de 40 M\$ (+58 %) par rapport à la période correspondante de 2018. Cette hausse traduit l'augmentation des projets de technologie de l'information d'un exercice à l'autre, notamment ceux ayant trait à la sûreté, aux plateformes de données ainsi qu'à la résilience et à la modernisation des systèmes. Cette augmentation rend également compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019, des coûts de transition liés à l'internalisation de certaines fonctions antérieurement imparties à des tiers, outre les frais de transaction liés au nouveau système de réservations d'Air Canada, mis en œuvre à la mi-novembre 2019.

AUTRES CHARGES

Au quatrième trimestre de 2019, les autres charges se sont chiffrées à 411 M\$, en hausse de 51 M\$ (+14 %) par rapport à la période correspondante de 2018. Cette augmentation reflète l'incidence du coût de la location à court terme d'appareils, notamment pour la capacité supplémentaire liée à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing et la hausse des coûts liés aux projets, notamment ceux relatifs à l'acquisition de Transat. Cette augmentation rend également compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

Le tableau ci-après fournit une ventilation des principaux éléments compris dans les autres charges pour le quatrième trimestre de 2019 et le quatrième trimestre de 2018 :

	QUATRIÈMES TRIMESTRES			
	2019	2018	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
Services d'escale	82 \$	77 \$	5 \$	6
Frais d'équipages	55	52	3	6
Location et entretien d'immeubles	46	40	6	15
Frais et services divers	51	50	1	2
Autres frais résiduels	177	141	36	26
Total des autres charges	411 \$	360 \$	51 \$	14

PRODUITS (CHARGES) AUTRES QUE D'EXPLOITATION

Au quatrième trimestre de 2019, les produits autres que d'exploitation se sont chiffrés à 27 M\$, en regard de charges autres que d'exploitation de 570 M\$ au quatrième trimestre de 2018.

La variation des produits autres que d'exploitation d'un exercice à l'autre s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Au quatrième trimestre de 2019, le profit de change, qui s'est chiffré à 92 M\$, contre une perte de change de 444 M\$ au quatrième trimestre de 2018. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2019 était de 1,299 \$ CA tandis qu'il était de 1,3241 \$ CA le 30 septembre 2019. Le profit de change au quatrième trimestre de 2019 tenait compte du profit de change lié à la dette à long terme et aux obligations locatives de 159 M\$ et de la perte de change à l'égard des dérivés de change, qui s'est chiffrée à 70 M\$.
- Au quatrième trimestre de 2019, Air Canada a inscrit un profit aux règlements et modifications de dettes de 6 M\$ relativement à la refixation de prix de sa facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US, alors qu'aucun profit analogue n'a été inscrit au cours du quatrième trimestre de 2018.
- Au quatrième trimestre de 2019, Air Canada a inscrit un profit de 13 M\$ à la vente d'un appareil, de moteurs de rechange et d'un simulateur de vol, alors qu'aucun profit analogue n'a été inscrit au cours du quatrième trimestre de 2018.



9. PARC AÉRIEN

PARC AÉRIEN PRINCIPAL ET AIR CANADA ROUGE

Le tableau qui suit présente le parc aérien en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge au 31 décembre 2019. Se reporter à la sous-rubrique « Air Canada Express » ci-après pour un complément d'information sur le parc d'appareils exploités par des transporteurs régionaux pour le compte d'Air Canada aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.

	NOMBRE TOTAL DES PLACES	NOMBRE D'APPAREILS EN SERVICE ²⁾	ÂGE MOYEN	APPAREILS EN PROPRIÉTÉ	APPAREILS LOUÉS
PARC AÉRIEN PRINCIPAL					
Gros-porteurs					
787-8 de Boeing	255	8	5,3	8	-
787-9 de Boeing	298	29	3,0	23	6
777-300ER de Boeing	400/450	19	9,5	10	9
777-200LR de Boeing	300	6	12,2	4	2
767-300ER de Boeing	211	5	30,1	4	1
A330-300 d'Airbus	289	13	15,9	8	5
Appareils monocouloirs					
737 MAX 8 de Boeing ¹⁾	169	24	1,6	24	-
A321 d'Airbus	190	15	16,7	5	10
A320 d'Airbus	147	38	25,0	7	31
A319 d'Airbus	108	16	22,2	5	11
A220-300 d'Airbus	137	1	0	1	-
E190 d'Embraer	97	14	12,2	-	14
Total – parc aérien principal		188	13,3	99	89
AIR CANADA ROUGE					
Gros-porteurs					
767-300ER de Boeing ²⁾	282	25	22,6	3	22
Appareils monocouloirs					
A321 d'Airbus	199	14	4,2	4	10
A320 d'Airbus	146	3	12,5	-	3
A319 d'Airbus ²⁾	136	22	21,2	17	5
Total – Air Canada Rouge		64	17,7	24	40
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge³⁾		252	14,4	123	129

1) La flotte d'appareils 737 MAX de Boeing est immobilisée au sol. Se reporter au paragraphe *Interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing*, ci-après pour un complément d'information.

2) Les appareils 767 de Boeing et les appareils A319 d'Airbus figurant comme détenus en propriété dans le tableau ci-dessus appartiennent à Air Canada et sont loués à Air Canada Rouge.

3) Air Canada a conclu des contrats avec d'autres sociétés aériennes pour obtenir de la capacité aux termes de contrats de location avec équipage du fait de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing. Le tableau ci-dessus ne tient pas compte des appareils visés par ces contrats.



Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 31 décembre 2019, ainsi que le parc en exploitation prévu d'Air Canada, y compris les appareils qui sont, ou devraient être, exploités par Air Canada Rouge aux 31 décembre 2020 et 2021. Étant donné l'interdiction de vol qui continue de frapper les appareils 737 MAX de Boeing décrite ci-après, Air Canada tient pour acquis, dans le tableau ci-dessous, que six des 12 appareils 737 MAX de Boeing non livrés dont la livraison était initialement prévue pour 2019 seront livrés en 2020 et que les six appareils restants seront livrés en 2021. Air Canada tient également pour acquis que les 14 appareils 737 MAX de Boeing non livrés dont la livraison était initialement prévue pour 2020 seront livrés en 2021.

	RÉEL	MODIFICATIONS APPORTÉES POUR 2020	PROJETÉ		
	31 DÉCEMBRE 2019		31 DÉCEMBRE 2020	MODIFICATIONS APPORTÉES POUR 2021	31 DÉCEMBRE 2021
PARC AÉRIEN PRINCIPAL					
Gros-porteurs					
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29	-	29
777-300ER de Boeing	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6
767-300ER de Boeing	5	-	5	(5)	-
A330-300 d'Airbus	13	4	17	-	17
Appareils monocouloirs					
737 MAX 8 de Boeing ¹⁾	24	6	30	20	50
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	38	(22)	16	(6)	10
A319 d'Airbus	16	-	16	(7)	9
A220-300 d'Airbus	1	17	18	16	34
E190 d'Embraer	14	(14)	-	-	-
Total – parc aérien principal	188	(9)	179	18	197
AIR CANADA ROUGE					
Gros-porteurs					
767-300ER de Boeing	25	(2)	23	-	23
Appareils monocouloirs					
A321 d'Airbus	14	-	14	-	14
A320 d'Airbus	3	2	5	-	5
A319 d'Airbus	22	-	22	-	22
Total – Air Canada Rouge	64	-	64	-	64
Total – gros-porteurs	105	2	107	(5)	102
Total – appareils monocouloirs	147	(11)	136	23	159
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	252	(9)	243	18	261

1) Interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing

INTERDICTION DE VOL DES APPAREILS 737 MAX DE BOEING

Le 12 mars 2019, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (« AESA ») a publié une directive d'urgence visant à suspendre l'exploitation d'appareils 737 MAX de Boeing au sein de l'espace aérien européen (y compris des territoires extérieurs), ainsi qu'à destination et au départ de celui-ci. 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. Le 14 mars 2019, l'avionneur Boeing a fait savoir qu'il suspendait les livraisons de 737 MAX de Boeing aux transporteurs clients. Air Canada devait recevoir 12 autres appareils pour un total de 36 appareils 737 MAX de



Boeing au sein du parc aérien avant juillet 2019. Comme le calendrier de remise en service des appareils 737 MAX de Boeing demeure incertain, aux fins de planification, Air Canada retire de son horaire les vols assurés par ces appareils jusqu'à la fin juin 2020. Le tableau ci-dessus pourrait changer une fois que seront connues la durée et l'incidence de l'interdiction de vol des appareils, ou de la décision de l'avionneur de suspendre les livraisons. La décision définitive quant à la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing se fondera sur l'évaluation en matière de sécurité que fera Air Canada lorsque Transports Canada aura levé l'avis de sécurité et que les autorités réglementaires internationales auront donné leur aval.

Les mesures prises par Air Canada en vue d'atténuer les répercussions de l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing comprennent les suivantes :

- L'affectation d'autres types d'appareils à des liaisons qui étaient exploitées au moyen de 737 MAX de Boeing, le maintien au sein du parc en exploitation de certains avions détenus ou loués plus longtemps que prévu, notamment des appareils 767 de Boeing, A320 d'Airbus et E190 d'Embraer, et l'accélération de l'intégration au parc aérien d'au plus huit appareils A321 d'Airbus acquis auprès de WOW Air.
- Le recours à d'autres transporteurs pour procurer une capacité accrue.
- La mise en œuvre de plusieurs changements aux dessertes, soit en modifiant les heures d'exploitation, soit en affectant de plus gros appareils selon des fréquences réduites à des liaisons exploitées plus fréquemment par de plus petits appareils.
- Dans certains cas, le déploiement d'appareils d'Air Canada Rouge pour assurer des liaisons de l'exploitation principale et, dans quelques cas, l'interruption du service sur certaines lignes auxquelles étaient affectés des appareils 737 MAX de Boeing lorsqu'aucun autre appareil n'était encore disponible. Air Canada demeure déterminée à assurer ces liaisons et reprendra le service dès que possible. En outre, le lancement de certaines liaisons saisonnières, comme Montréal–Bordeaux et Vancouver–Boston, a été retardé.
- Le maintien de l'entraînement et des exigences en matière de vols visant les pilotes affectés aux appareils 737 MAX de Boeing.

VENTE D'APPAREILS E190 D'EMBRAER

En août 2018, Air Canada a finalisé la cession-bail de 25 appareils E190 d'Embraer. Six de ces appareils ont été restitués au bailleur en 2018 et cinq de ces appareils ont été restitués au bailleur en 2019, alors qu'il est prévu que les 14 autres appareils seront retirés du parc en 2020.

AIR CANADA EXPRESS

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2019, et le nombre projeté d'appareils exploités, au 31 décembre 2020 et au 31 décembre 2021, pour le compte d'Air Canada par Jazz, Sky Regional et d'autres sociétés aériennes assurant des vols sous la dénomination Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

	RÉEL		PROJETÉ		
	31 DÉCEMBRE 2019	MODIFICATIONS APPORTÉES POUR 2020	31 DÉCEMBRE 2020	MODIFICATIONS APPORTÉES POUR 2021	31 DÉCEMBRE 2021
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25
CRJ-100/200 de Bombardier	22	(7)	15	-	15
CRJ-900 de Bombardier	26	7	33	2	35
Dash 8-100 de Bombardier	6	(6)	-	-	-
Dash 8-300 de Bombardier	23	(4)	19	-	19
Dash 8-Q400 de Bombardier	44	(4)	40	(4)	36
Total Air Canada Express	146	(14)	132	(2)	130

AUTRES APPAREILS EXPLOITÉS PAR DES TRANSPORTEURS AUX TERMES DE CAC

Au total, cinq appareils Beech 1900 de 18 places étaient exploités par des transporteurs pour le compte d'Air Canada aux termes de CAC conclus avec cette dernière.



10. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

10.1. 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 10.7 et 10.8 du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, 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 observer les conditions des ententes de financement. Au 31 décembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 7 380 M\$ (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 889 M\$, de placements à long terme de 512 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 979 M\$), comparativement à des liquidités non soumises à restrictions de 5 725 M\$ au 31 décembre 2018 (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 4 707 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 1 018 M\$). Après un examen plus poussé de ses pratiques en matière de gestion des liquidités, Air Canada a mis à jour sa définition des liquidités non soumises à restrictions pour y inclure les placements à long terme, en 2019. Les placements à long terme comprennent les obligations d'État et d'autres instruments de placement qui correspondent à certaines lignes directrices en matière de notation de crédit. Les placements à long terme de 512 M\$ dont dispose Air Canada au 31 décembre 2019 peuvent être affectés à l'acquittement d'engagements financiers à long terme ou convertis en trésorerie, selon les besoins.

Air Canada définit la trésorerie excédentaire comme le total de la trésorerie et des placements qui excède le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités d'exploitation. Cette mesure de la liquidité comprend la trésorerie, les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions à court terme ainsi que les placements à long terme. Air Canada estime que le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités commerciales courantes correspond à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie suffit pour couvrir les produits passages perçus d'avance et combler les besoins de liquidité d'Air Canada, comme ils sont décrits ci-dessus. La trésorerie excédentaire se chiffrait à 2 732 M\$ au 31 décembre 2019. La trésorerie excédentaire est portée en réduction des capitaux propres dans le calcul du rendement du capital investi. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

En outre, Air Canada surveille son levier financier qu'elle mesure à l'aide du ratio dette nette-BAIIDA, comme il est expliqué plus en détail à la rubrique 10.3 du présent rapport de gestion.



10.2. SITUATION FINANCIÈRE

Le tableau ci-après présente l'état consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 31 décembre 2019 et au 31 décembre 2018.

(en millions de dollars canadiens)	31 DÉCEMBRE 2019	31 DÉCEMBRE 2018	VARIATION (\$)
ACTIF			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	5 889 \$	4 707 \$	1 182 \$
Autres actifs courants	1 627	1 594	33
Actifs courants	7 516 \$	6 301 \$	1 215 \$
Placements, dépôts et autres actifs	936	401	535
Immobilisations corporelles	12 834	12 183	651
Actifs au titre des régimes de retraite	2 064	1 969	95
Impôt sur le résultat différé	134	314	(180)
Immobilisations incorporelles	1 002	404	598
Goodwill	3 273	311	2 962
Total de l'actif	27 759 \$	21 883 \$	5 876 \$
PASSIF			
Passifs courants	7 775 \$	5 676 \$	2 099 \$
Dette à long terme et obligations locatives	8 024	8 873	(849)
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	3 136	-	3 136
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 930	2 547	383
Provisions liées à la maintenance	1 240	1 307	(67)
Autres passifs non courants	181	151	30
Impôt sur le résultat différé	73	52	21
Total du passif	23 359 \$	18 606 \$	4 753 \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	4 400 \$	3 277 \$	1 123 \$
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires	27 759 \$	21 883 \$	5 876 \$

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 10.4, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion alors que la dette à long terme et les obligations locatives sont examinées aux rubriques 10.3, *Dette nette*, et 10.5, *Flux de trésorerie consolidés*.

Au 31 décembre 2019, les placements, dépôts et autres actifs s'établissaient à 936 M\$, en hausse de 535 M\$ par rapport au 31 décembre 2018. L'augmentation tient au placement en titres de capitaux propres d'Air Canada dans Chorus, décrit ci-après, ainsi qu'à la trésorerie placée dans des comptes de placement à long terme, comme il est décrit à la rubrique 10.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

Au 31 décembre 2019, les immobilisations corporelles se chiffraient à 12 834 M\$, soit 651 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2018. Cette augmentation résulte des acquisitions d'immobilisations corporelles totalisant 2 552 M\$, compte tenu de l'incidence sans effet sur la trésorerie de la prolongation du CAC de Jazz décrite ci-après et elle est contrebalancée par l'effet de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur de 1 872 M\$.

En 2019, les acquisitions d'immobilisations corporelles comprenaient deux nouveaux appareils 787 de Boeing, six nouveaux appareils 737 MAX de Boeing, un nouvel appareil A220 d'Airbus et quatre appareils A321 d'Airbus d'occasion. Ces appareils ont été achetés en contrepartie de trésorerie. En 2019, les acquisitions d'immobilisations corporelles comprenaient des acomptes sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées.

Au 31 décembre 2019, le passif net à long terme au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel s'établissait à 866 M\$ (soit le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 2 930 M\$, déduction faite des actifs au titre des régimes de retraite de 2 064 M\$), en hausse de 288 M\$ par rapport au 31 décembre 2018. L'augmentation s'explique principalement par le total des coûts comptabilisés de 354 M\$ en 2019. L'augmentation tenait également compte de l'incidence de la baisse de 68 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les passifs, largement contrebalancée par le solide rendement des actifs des régimes, d'où la perte nette à la réévaluation des passifs liés aux avantages du personnel de 32 M\$ (22 M\$, après impôts) comptabilisée à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada.



ACQUISITION D'AÉROPLAN

En janvier 2019, Air Canada a réalisé l'acquisition d'Aéroplan, comme il est décrit plus amplement à la rubrique 6, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion. Outre la contrepartie dans le cadre de l'entente commerciale de 1 212 M\$ et le montant de 400 M\$ au titre des versements anticipés visant les milles Aéroplan (ces deux montants étant imputés aux produits différés d'Aéroplan et autres produits différés), le tableau ci-après résume les ajouts à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada à la date d'acquisition.

(en millions de dollars canadiens)

JUSTE VALEUR DES ACTIFS ACQUIS

Trésorerie	- \$
Créances clients	188
Charges payées d'avance et autres actifs courants	8
Immobilisations corporelles	55
Impôt sur le résultat différé	44
Immobilisations incorporelles fondées sur la technologie	38
Immobilisations incorporelles découlant de contrats	225
Immobilisations incorporelles – marque de commerce	90
	648 \$

JUSTE VALEUR DES PASSIFS REPRIS

Dettes fournisseurs et charges à payer	210
Produits différés (à court terme et à long terme)	2 779
Dettes à long terme (obligations locatives)	41
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	39
Impôt sur le résultat différé	24
	3 093 \$

Juste valeur des actifs nets acquis

Goodwill	(2 445)
Prix d'achat total	2 962
	517 \$

CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ AVEC JAZZ ET PLACEMENT EN TITRES DE CAPITAUX PROPRES DANS CHORUS

En février 2019, Air Canada a conclu une entente visant à modifier et à prolonger le contrat d'achat de capacité (« CAC de Jazz ») conclu avec Jazz, filiale entièrement détenue de Chorus Aviation Inc. Les modifications prolongent de 10 ans la durée du CAC, du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2035. Les modifications comprennent divers niveaux minimaux d'appareils couverts à différents moments, ce qui donne à Air Canada la souplesse nécessaire pour optimiser le parc dans le cadre de sa stratégie de réseau. Les modifications sont entrées en vigueur avec effet rétroactif le 1^{er} janvier 2019. La prolongation de la durée du CAC de Jazz a donné lieu à une augmentation de 95 M\$ de l'actif au titre de droits d'utilisation et de 104 M\$ de l'obligation locative et une diminution de 9 M\$ de la provision pour maintenance a été comptabilisée au premier trimestre de 2019. Les augmentations de l'actif au titre de droits d'utilisation et de l'obligation locative ne concernent que les appareils visés expressément par la prolongation de la durée du CAC de Jazz. À mesure que l'application de la prolongation du CAC de Jazz à d'autres appareils sera confirmée au cours de la période visée par le contrat, des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives supplémentaires seront comptabilisés.

Parallèlement aux modifications apportées au CAC de Jazz, Air Canada a souscrit 15 561 600 actions à droit de vote de catégorie B du capital de Chorus, ce qui représentait, au moment de l'émission, environ 9,99 % des actions à droit de vote variable de catégorie A et des actions à droit de vote de catégorie B de Chorus émises et en circulation sur une base combinée. Cela représente un placement de 97 M\$ de la part d'Air Canada. Les actions de Chorus ont été émises à Air Canada au prix de 6,25 \$ l'action, ce qui représente une prime d'émission de 5 % sur le cours moyen pondéré en fonction du volume sur cinq jours des actions à la clôture des marchés, le 10 janvier 2019. Air Canada et Chorus ont conclu une convention concernant les droits des investisseurs au titre de laquelle, entre autres choses, Air Canada détiendra les actions du placement pendant au moins 60 mois à compter de février 2019, sous réserve de certaines exceptions limitées. Le placement en titres de capitaux propres dans Chorus est comptabilisé à la juste valeur et toutes les



variations de juste valeur sont comptabilisées par le biais des autres éléments du résultat global. Au 31 décembre 2019, le placement avait une juste valeur de 126 M\$ et était comptabilisé dans les Placements, dépôts et autres actifs à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada. La variation de la juste valeur comptabilisée par le biais des autres éléments du résultat global pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 a été de 25 M\$ et comprenait un profit de 29 M\$ diminué d'une charge d'impôts sur le résultat de 4 M\$.

10.3. DETTE NETTE

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 31 décembre 2019 et au 31 décembre 2018.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	31 DÉCEMBRE 2019	31 DÉCEMBRE 2018	VARIATION (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	8 024 \$	8 873 \$	(849) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 218	1 048	170
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	9 242 \$	9 921 \$	(679) \$
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie, placements à court terme et placements à long terme	(6 401)	(4 707)	(1 694)
Dette nette¹⁾	2 841 \$	5 214 \$	(2 373) \$
BAIIDA (12 derniers mois)	3 636 \$	3 213 \$	423 \$
Ratio dette nette-BAIIDA²⁾	0,8	1,6	(0,8)

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.

2) Le ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier » dans le présent rapport de gestion) est une mesure financière hors PCGR et il est utilisé par Air Canada afin d'évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette divisée par le BAIIDA des 12 derniers mois. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Au 31 décembre 2019, le total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante) s'est chiffré à 9 242 M\$, en baisse de 679 M\$ par rapport au 31 décembre 2018. L'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2019 en regard du 31 décembre 2018 a comprimé de 417 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains). Cette baisse a été contrebalancée en partie par l'incidence de la prolongation du CAC de Jazz comme il est indiqué à la rubrique 10.2, *Situation financière*, du présent rapport de gestion, facteur qui a accru les obligations locatives de 104 M\$.

Au 31 décembre 2019, la dette nette s'établissait à 2 841 M\$, en baisse de 2 373 M\$ par rapport au 31 décembre 2018, du fait de l'accroissement des soldes de trésorerie, d'équivalents de trésorerie, de placements à court et à long terme de 1 694 M\$ et de la contraction de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante) de 679 M\$. Au 31 décembre 2019, le ratio de levier financier (ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois) s'est établi à 0,8, par rapport à 1,6 au 31 décembre 2018.

En 2019, Air Canada a commencé à placer une partie de sa trésorerie dans des comptes de placement à long terme afin d'améliorer les rendements sur investissement tout en tenant compte de ses besoins de trésorerie à court terme. Au 31 décembre 2019, ces placements à long terme s'élevaient à 512 M\$. Ces placements peuvent être affectés à l'acquittement d'engagements financiers à long terme ou convertis en trésorerie, selon les besoins. C'est pourquoi Air Canada a mis à jour sa définition de dette nette afin d'y inclure les placements à long terme, lesquels sont portés en réduction du total pour calculer la dette nette.

Au 31 décembre 2019, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada avant impôts s'établissait à 7,0 %. Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond 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 %). Par comparaison, au 31 décembre 2018, le CMPC avant impôts s'établissait à 8,0 %, qui correspondait au coût du capital, estimé à 18,2 %, et au coût moyen mixte des emprunts et des obligations locatives de 5,4 % (composé du coût moyen des emprunts de 4,2 % et du coût moyen des obligations locatives de 7,6 %).



10.4. FONDS DE ROULEMENT

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 31 décembre 2019 et au 31 décembre 2018.

(en millions de dollars canadiens)	31 DÉCEMBRE 2019	31 DÉCEMBRE 2018	VARIATION (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	5 889 \$	4 707 \$	1 182 \$
Créances clients	926	796	130
Autres actifs courants	701	798	(97)
Total des actifs courants	7 516 \$	6 301 \$	1 215 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 456	1 911	545
Produits passages perçus d'avance	2 939	2 717	222
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	1 162	-	1 162
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 218	1 048	170
Total des passifs courants	7 775 \$	5 676 \$	2 099 \$
Fonds de roulement, montant net	(259) \$	625 \$	(884) \$

Le montant net du fonds de roulement négatif de 259 M\$ au 31 décembre 2019 représente un fléchissement de 884 M\$ par rapport au 31 décembre 2018. Les principaux vecteurs de cette contraction du montant net du fonds de roulement en 2019 sont les sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement et de financement se rapportant aux acquisitions d'avions, la participation dans Chorus, le placement de la trésorerie dans des comptes de placement à long terme (comme il est indiqué à la rubrique 10.3, *Dette nette*, ci-dessus) et les rachats d'actions.

Les dettes fournisseurs et charges à payer s'établissaient à 2 456 M\$ au 31 décembre 2019, en hausse de 545 M\$ en regard du 31 décembre 2018, en grande partie du fait de la hausse de la charge d'impôt exigible, de l'ajout de dettes fournisseurs découlant de l'acquisition d'Aéroplan et de l'effet de l'accroissement des activités d'exploitation.

L'incidence nette en trésorerie de l'acquisition d'Aéroplan et des ententes connexes représente un accroissement de 1 115 M\$ de la trésorerie à la date d'acquisition, soit la contrepartie dans le cadre de l'entente commerciale de 1 212 M\$ et le montant de 400 M\$ au titre des versements anticipés visant les milles Aéroplan, qui sont présentés à titre d'entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation, déduction faite du prix d'achat des actions de 517 M\$, qui est présenté à titre de sortie de trésorerie liée aux activités d'investissement. En ce qui concerne le fonds de roulement, cette incidence en trésorerie a été largement compensée par la partie courante des produits différés d'Aéroplan et autres produits différés.



10.5. 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)	QUATRIÈMES TRIMESTRES			EXERCICES		
	2019	2018	VARIATION (\$)	2019	2018	VARIATION (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	677 \$	548 \$	129 \$	5 712 \$	3 470 \$	2 242 \$
Produits des emprunts	-	-	-	-	1 210	(1 210)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(276)	(508)	232	(1 084)	(1 706)	622
Actions rachetées aux fins d'annulation	(125)	(50)	(75)	(373)	(73)	(300)
Émission d'actions	1	-	1	9	5	4
Frais de financement	(1)	(4)	3	(1)	(12)	11
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(401) \$	(562) \$	161 \$	(1 449) \$	(576) \$	(873) \$
Placements à court terme et placements à long terme	67	36	31	(255)	(848)	593
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(251)	(260)	9	(2 025)	(2 436)	411
Produit de la vente d'actifs	18	1	17	24	11	13
Produit de la cession-bail d'actifs	-	-	-	-	293	(293)
Acquisition d'Aéroplan	-	-	-	(517)	-	(517)
Participation dans Chorus	-	-	-	(97)	-	(97)
Autres	13	(1)	14	75	47	28
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(153) \$	(224) \$	71 \$	(2 795) \$	(2 933) \$	138 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(9) \$	16 \$	(25) \$	(8) \$	27 \$	(35) \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	114 \$	(222) \$	336 \$	1 460 \$	(12) \$	1 472 \$

FLUX DE TRÉSORERIE NETS PROVENANT DES (AFFECTÉS AUX) ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Au quatrième trimestre de 2019, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont établis à 677 M\$, en hausse de 129 M\$ en regard de la période correspondante de 2018, du fait de l'amélioration du bénéfice d'exploitation et de l'accroissement de la trésorerie tirée du fonds de roulement.

En 2019, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont établis à 5 712 M\$, en hausse de 2 242 M\$ en regard de 2018. Comme il est indiqué à la rubrique 10.4, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion, les entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation relativement à l'acquisition d'Aéroplan se sont établies à 1 612 M\$. La progression du bénéfice d'exploitation d'un exercice à l'autre et le montant brut facturé aux partenaires du programme au titre des milles Aéroplan depuis la date d'acquisition ont également contribué à l'accroissement des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en 2019.

FLUX DE TRÉSORERIE NETS PROVENANT DES (AFFECTÉS AUX) ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

Au quatrième trimestre de 2019, les sorties nettes de trésorerie liées aux activités d'investissement se sont chiffrées à 153 M\$ au quatrième trimestre de 2019, en baisse de 71 M\$.

En 2019, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont établis à 2 795 M\$, en baisse de 138 M\$ par rapport à 2018. La baisse des dépenses d'investissement en glissement annuel est principalement attribuable à la diminution des achats d'immobilisations corporelles et rend compte de l'incidence du paiement de règlement initial de Boeing, qui est décrit plus amplement à la rubrique 10.6, *Dépenses d'investissement*, du présent rapport de gestion. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'effet des investissements continus d'Air Canada dans ses nouveaux systèmes de réservations et de fidélisation.

**FLUX DE TRÉSORERIE NETS AFFECTÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT**

La réduction de la dette à long terme et des obligations locatives s'est chiffrée à 276 M\$ au quatrième trimestre de 2019 et à 1 084 M\$ durant l'exercice 2019.

Se reporter aux rubriques 10.4, *Fonds de roulement*, 10.2, *Situation financière*, 10.3, *Dette nette*, et 10.9, *Capital social*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES

Parallèlement à la clôture de l'acquisition d'Aéroplan, Air Canada a reçu des paiements de Banque TD, de CIBC, de Visa et d'AMEX totalisant 1 212 M\$. En outre, Banque TD et CIBC ont remis au total 400 M\$ à Air Canada en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des milles Aéroplan. Air Canada n'a pas tenu compte de ce produit exceptionnel dans le calcul de ses 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)	QUATRIÈMES TRIMESTRES			EXERCICES		
	2019	2018	VARIATION (\$)	2019	2018	VARIATION (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	677 \$	548 \$	129 \$	5 712 \$	3 470 \$	2 242 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(251)	(260)	9	(2 025)	(2 143)	118
Produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan (indiqué ci-dessus)	-	-	-	(1 612)	-	(1 612)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	426 \$	288 \$	138 \$	2 075 \$	1 327 \$	748 \$

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 et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. 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 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 426 M\$, en hausse de 138 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2018. Compte non tenu du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 2 075 M\$ en 2019, en hausse de 748 M\$ par rapport à 2018 en raison de l'accroissement des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation et de la baisse des dépenses d'investissement en glissement annuel, en grande partie du fait du report des livraisons des appareils 737 MAX de Boeing.



10.6. DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

APPAREILS 787 DE BOEING

Air Canada a pris livraison du dernier des 37 appareils 787 de Boeing faisant partie de sa commande à la fin d'avril 2019. La commande d'Air Canada auprès de Boeing comprenait des options d'achat visant 13 appareils 787 de Boeing (qui permettent à Air Canada d'acheter du matériel volant à des modalités déterminées au préalable en ce qui a trait aux prix et aux créneaux de livraison) ainsi que des droits d'achat visant 10 appareils 787 de Boeing (qui permettent à Air Canada d'acheter du matériel volant aux prix alors en vigueur et en fonction des créneaux disponibles de livraison d'appareils).

APPAREILS 737 MAX DE BOEING

L'entente d'Air Canada avec Boeing pour l'achat d'appareils 737 MAX prévoyait ce qui suit :

- Des commandes fermes de 61 appareils 737 MAX de Boeing, se composant de 50 appareils 737 MAX 8 de Boeing et de 11 appareils 737 MAX 9 de Boeing, assorties du droit de substituer entre eux ces modèles ainsi que d'en remplacer par des appareils 737 MAX 7 de Boeing.
- Des options d'achat visant 18 appareils 737 MAX de Boeing.
- Certains droits d'achat visant 30 appareils 737 MAX de Boeing supplémentaires.

Vingt-quatre appareils 737 MAX 8 de Boeing ont été livrés, et la commande d'Air Canada envisageait la livraison des 37 appareils 737 MAX de Boeing restants pour la période allant de 2019 à 2024. Étant donné l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing et les incertitudes entourant la date de reprise de leur exploitation, Air Canada tient pour acquis, dans le tableau des engagements d'immobilisations ci-après, que six des 12 appareils 737 MAX de Boeing non livrés dont la livraison était initialement prévue pour 2019 seront livrés en 2020 et que les six appareils restants seront livrés en 2021. Air Canada tient également pour acquis que les 14 appareils 737 MAX de Boeing non livrés dont la livraison était initialement prévue pour 2020 seront livrés en 2021. Ce calendrier de livraison prévisionnel est sous réserve de changements eu égard à l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing et à l'incertitude entourant leur remise en service.

Air Canada est en pourparlers avec Boeing en vue de négocier les modalités d'une entente relative à l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing. D'ici à ce que soit conclue une entente définitive à cet égard, l'information concernant les engagements d'achat d'appareils en cours pourrait changer. Un paiement de règlement initial envisagé aux termes de l'entente a été versé à Air Canada au quatrième trimestre de 2019, tout montant ultérieur étant assujéti à la conclusion de l'entente définitive. 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 de l'appareil. De plus, il est comptabilisé en réduction des achats d'immobilisations corporelles au tableau consolidé des flux de trésorerie.

APPAREILS A220-300 D'AIRBUS

Aux termes d'un contrat d'achat intervenu entre Air Canada et Bombardier Inc. (« Bombardier ») en juin 2016, Air Canada a procédé à la commande ferme de 45 appareils A220-300 d'Airbus (appelés auparavant appareils CS300 de la gamme C Series de Bombardier) et des options visant 30 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires. Le premier appareil A220 d'Airbus a été livré en 2019 et les autres livraisons s'échelonneront jusqu'en 2022. Les 25 premiers appareils livrés devraient remplacer les appareils E190 d'Embraer du parc aérien principal actuel d'Air Canada alors que les autres appareils seront affectés au soutien de la croissance du réseau de la Société et de ses plaques tournantes.

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 31 décembre 2019, d'environ 4 238 M\$. Comme il est indiqué ci-dessus, Air Canada tient pour acquis, dans le tableau ci-après, que six appareils 737 MAX de Boeing sur les 12 qui n'ont pas été livrés dont la livraison était initialement prévue en 2019 seront livrés en 2020, tandis que les six appareils restants seront livrés en 2021. Air Canada tient également pour acquis que les 14 appareils 737 MAX de Boeing non livrés dont la livraison était initialement prévue pour 2020 seront livrés en 2021. Les engagements d'immobilisations présentés dans le tableau ci-après pourraient changer une fois que seront résolues les questions entourant l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing.

Comme il est décrit à la rubrique « Dépenses d'investissement », Air Canada est en pourparlers avec Boeing en vue de négocier les modalités d'une entente relative à l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing. D'ici à ce que soit conclue une entente définitive à cet égard, l'information concernant les engagements d'achat d'appareils en cours pourrait changer.



(en millions de dollars canadiens)	2020	2021	2022	2023	2024	PAR LA SUITE	TOTAL
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	1 635 \$	1 532 \$	898 \$	173 \$	- \$	- \$	4 238 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	484	633	572	686	677	Non disponible	Non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	317	456	407	401	401	Non disponible	Non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	2 436 \$	2 621 \$	1 877 \$	1 260 \$	1 078 \$	Non disponible	Non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2023 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, une estimation de 401 M\$ a été établie pour 2023.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 décembre 2019, soit 1 \$ US pour 1,2990 \$ 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 31 décembre 2019.

10.7. 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 1^{er} janvier 2019, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité de 2,5 G\$. Les prochaines évaluations obligatoires, qui seront en date du 1^{er} janvier 2020, seront effectuées au premier semestre de 2020. 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.

Les cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite à prestations déterminées (compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires ainsi que du régime de retraite d'Aéroparc) totalisaient 109 M\$ pour 2019, comme il est indiqué dans le tableau ci-après.

(en millions de dollars canadiens)	2019
Régimes agréés canadiens	9 \$
Autres conventions de retraite ¹⁾	100
Total des cotisations de l'employeur au titre de la capitalisation des régimes de retraite à prestations déterminées	109 \$

1) Comprennent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes pour les employés à l'étranger.

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, comme il est indiqué dans le tableau ci-après.

(en millions de dollars canadiens)	2020
Régimes agréés canadiens	3 \$
Autres conventions de retraite ¹⁾	97
Total des cotisations de l'employeur au titre de la capitalisation des régimes de retraite à prestations déterminées	100 \$

1) Comprennent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes pour les employés à l'étranger.

Au 31 décembre 2019, une tranche approximative de 87,5 % 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 pourrait continuer d'augmenter la proportion des produits de placement à revenu fixe assortis aux passifs au titre des régimes de retraite, sous réserve de la conjoncture favorable du marché.



10.8. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 31 décembre 2019, 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, ou de la décision de l'avionneur de suspendre les livraisons de ces appareils.

(en millions de dollars canadiens)	2020	2021	2022	2023	2024	PAR LA SUITE	TOTAL
CAPITAL							
Dette à long terme	587 \$	953 \$	327 \$	1 392 \$	292 \$	2 322 \$	5 873 \$
Obligations locatives	631	483	408	400	364	1 173	3 459
Total des obligations liées au capital	1 218 \$	1 436 \$	735 \$	1 792 \$	656 \$	3 495 \$	9 332 \$
INTÉRÊTS							
Dette à long terme	229	195	160	139	87	240	1 050
Obligations locatives	196	156	126	101	78	335	992
Total des intérêts	425 \$	351 \$	286 \$	240 \$	165 \$	575 \$	2 042 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	1 643 \$	1 787 \$	1 021 \$	2 032 \$	821 \$	4 070 \$	11 374 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	1 635 \$	1 532 \$	898 \$	173 \$	- \$	- \$	4 238 \$
Total des obligations contractuelles¹⁾	3 278 \$	3 319 \$	1 919 \$	2 205 \$	821 \$	4 070 \$	15 612 \$

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.

10.9. CAPITAL SOCIAL

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 :

	31 DÉCEMBRE 2019	31 DÉCEMBRE 2018
ACTIONS ÉMISES ET EN CIRCULATION		
Actions à droit de vote variable	126 664 740	125 214 350
Actions à droit de vote	137 151 838	145 515 561
Total des actions émises et en circulation	263 816 578	270 729 911
ACTIONS À DROIT DE VOTE VARIABLE DE CATÉGORIE A ET ACTIONS À DROIT DE VOTE DE CATÉGORIE B POUVANT ÊTRE ÉMISES		
Options sur actions	4 890 095	6 014 464
Total des actions pouvant être émises	4 890 095	6 014 464
Total des actions en circulation et pouvant être émises	268 706 673	276 744 375



OFFRE PUBLIQUE DE RACHAT DANS LE COURS NORMAL DES ACTIVITÉS

En mai 2019, la Bourse de Toronto a autorisé Air Canada à renouveler son offre publique de rachat dans le cours normal des activités pour ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B (collectivement les « actions »), autorisant l'achat, entre le 31 mai 2019 et le 30 mai 2020, d'au plus 24 130 551 actions, soit 10 % du flottant d'Air Canada de 241 305 518 actions au 17 mai 2019. Le renouvellement a suivi l'expiration de l'offre publique de rachat de 2018 dans le cours normal des activités d'Air Canada qui se terminait le 30 mai 2019.

Dans le cadre du renouvellement de son offre publique de rachat, Air Canada a renouvelé son programme d'achat d'actions automatique (le « programme ») avec son courtier désigné afin de faciliter le rachat d'actions aux termes de l'offre publique de rachat à des moments où Air Canada ne pourrait pas normalement en racheter en raison de restrictions de nature réglementaire ou de périodes d'interdiction d'opérations auto-imposées. Air Canada s'impose des périodes d'interdiction d'opérations régulières durant la période commençant le quinzième jour précédant la fin de chaque trimestre et se terminant deux jours de bourse après l'annonce publique de ses résultats financiers trimestriels ou annuels. Aux termes du programme, avant d'entrer dans une période d'interdiction d'opérations, Air Canada peut, sans y être tenue, demander au courtier désigné de faire des rachats aux termes de l'offre publique de rachat en fonction de paramètres établis par Air Canada. Le courtier désigné décide des rachats à effectuer en fonction des paramètres établis par Air Canada conformément aux règles de la TSX, à la législation sur les valeurs mobilières applicable et au programme. Le programme est entré en vigueur le 31 mai 2019.

En 2019, Air Canada a racheté au total, aux fins d'annulation, 9 082 487 actions à un prix moyen de 41,64 \$ l'action pour une contrepartie totale de 378 M\$. Au 31 décembre 2019, 17 877 551 actions au total demeurent susceptibles de rachat dans le cadre de l'offre publique de rachat d'Air Canada.



11. 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, sauf indication contraire)	2018				2019			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Produits d'exploitation	4 057 \$	4 324 \$	5 395 \$	4 227 \$	4 434 \$	4 739 \$	5 529 \$	4 429 \$
Charges d'exploitation	3 971	4 016	4 472	4 048	4 307	4 317	4 573	4 284
Bénéfice d'exploitation	86	308	923	179	127	422	956	145
Produits (charges) autres que d'exploitation	(315)	(414)	31	(570)	158	18	(78)	27
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(229)	(106)	954	(391)	285	440	878	172
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	26	4	(252)	31	60	(97)	(242)	(20)
Bénéfice net (perte nette)	(203) \$	(102) \$	702 \$	(360) \$	345 \$	343 \$	636 \$	152 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(0,74) \$	(0,37) \$	2,55 \$	(1,33) \$	1,26 \$	1,26 \$	2,35 \$	0,56 \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(32) \$	185 \$	815 \$	68 \$	24 \$	326 \$	857 \$	66 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	(26) \$	129 \$	580 \$	55 \$	17 \$	240 \$	613 \$	47 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	(0,10) \$	0,47 \$	2,10 \$	0,20 \$	0,06 \$	0,88 \$	2,27 \$	0,17 \$

1) Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action – résultat dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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)	2018		2019			
	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Frais d'achat de capacité ¹⁾	265 \$	264 \$	252 \$	247 \$	266 \$	277 \$
Carburant aviation	149	133	116	126	127	116
Redevances aéroportuaires et de navigation	78	73	69	74	78	71
Frais de vente et de distribution	44	34	36	41	43	38
Autres	109	116	118	113	114	119
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	645 \$	620 \$	591 \$	601 \$	628 \$	621 \$

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.

	2018		2019			
	T3	T4	T1	T2	T3	T4
RÉSEAU						
PPSMO (en cents)	15,1	14,7	14,6	15,5	15,8	15,0
CESMO (en cents)	13,5	15,8	16,6	15,5	14,1	16,2
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	9,1	11,1	11,4	10,9	9,9	11,7
Coût du litre de carburant (en cents) ²⁾	83,0	84,3	75,5	79,2	74,7	75,0

1) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion et aux autres rapports de gestion d'Air Canada, à l'adresse aircanada.com, 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			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
RÉSEAU								
PMP (en millions)	20 440	22 654	28 465	20 801	21 293	23 463	27 954	21 403
SMO (en millions)	24 862	27 269	33 137	25 598	26 016	27 910	32 457	26 431
Coefficient d'occupation (en %)	82,2	83,1	85,9	81,3	81,8	84,1	86,1	81,0
LIGNES INTÉRIEURES								
PMP (en millions)	4 226	5 003	6 339	4 684	4 251	5 097	6 298	4 682
SMO (en millions)	5 280	6 026	7 482	5 667	5 274	6 068	7 474	5 861
Coefficient d'occupation (en %)	80,0	83,0	84,7	82,7	80,6	84,0	84,3	79,9
LIGNES TRANSFRONTALIÈRES								
PMP (en millions)	4 037	3 848	4 172	3 734	4 296	3 845	4 010	3 695
SMO (en millions)	4 945	4 673	4 962	4 662	5 341	4 686	4 764	4 700
Coefficient d'occupation (en %)	81,6	82,3	84,1	80,1	80,4	82,0	84,2	78,6
LIGNES TRANSATLANTIQUES								
PMP (en millions)	4 573	7 084	10 642	5 813	4 943	7 496	10 580	6 265
SMO (en millions)	5 753	8 571	12 231	7 206	6 177	8 882	12 068	7 710
Coefficient d'occupation (en %)	79,5	82,7	87,0	80,6	80,0	84,4	87,7	81,3
LIGNES TRANSPACIFIQUES								
PMP (en millions)	4 572	4 936	5 630	4 514	4 486	5 072	5 364	4 504
SMO (en millions)	5 447	5 829	6 484	5 541	5 367	5 971	6 217	5 456
Coefficient d'occupation (en %)	83,9	84,7	86,8	81,5	83,6	84,9	86,3	82,6
AUTRES LIGNES								
PMP (en millions)	3 032	1 783	1 682	2 056	3 317	1 953	1 702	2 257
SMO (en millions)	3 437	2 170	1 978	2 522	3 857	2 303	1 934	2 704
Coefficient d'occupation (en %)	88,2	82,1	85,0	81,6	86,0	84,8	88,0	83,5



12. PRINCIPALES INFORMATIONS ANNUELLES

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant Air Canada pour les exercices 2017 à 2019.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)

	EXERCICES		
	2019 ¹⁾	2018	2017 ²⁾
Produits d'exploitation	19 131 \$	18 003 \$	16 252 \$
Charges d'exploitation ³⁾	17 481	16 507	14 881
Bénéfice d'exploitation	1 650	1 496	1 371
Bénéfice avant impôts sur le résultat	1 775	228	1 286
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat ⁴⁾	(299)	(191)	743
Bénéfice net	1 476 \$	37 \$	2 029 \$
Résultat avant impôts ajusté⁵⁾	1 273 \$	1 036 \$	1 165 \$
Bénéfice net ajusté⁵⁾	917 \$	738 \$	1 145 \$
Bénéfice par action – résultat de base	5,51 \$	0,14 \$	7,44 \$
Bénéfice par action – résultat dilué	5,44 \$	0,13 \$	7,31 \$
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué⁵⁾	3,37 \$	2,67 \$	4,11 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	5 889 \$	4 707 \$	3 804 \$
Total de l'actif	27 759 \$	21 883 \$	17 782 \$
Total du passif non courant	15 584 \$	12 930 \$	9 259 \$
Total du passif	23 359 \$	18 606 \$	14 360 \$

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, et à la rubrique 15, *Jugements et estimations comptables critiques*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

2) Les chiffres de 2017 n'ont pas été retraités au titre de certaines normes comptables, comme il est décrit plus amplement à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, facteur qui rend non pertinente la comparaison avec les chiffres de 2018 et de 2019.

3) En 2017, Air Canada a comptabilisé une provision de 30 M\$ au titre de l'amende imposée à nouveau par une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret.

4) En 2017, Air Canada a comptabilisé un recouvrement d'impôts de 743 M\$ (qui correspond à un recouvrement d'impôt différé de 759 M\$ et à une charge d'impôt exigible de 16 M\$). Ce recouvrement d'impôt différé n'a pas été inclus dans le bénéfice net ajusté, car il rendait compte de la comptabilisation non récurrente d'actifs d'impôt différé qui n'avaient pas été constatés auparavant.

5) Le BAIIA, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté et le bénéfice ajusté par action – résultat dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion et aux autres rapports de gestion d'Air Canada, à l'adresse aircanada.com, pour obtenir le rapprochement de ces mesures avec les mesures conformes aux PCGR comparables.



13. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

RÉCAPITULATIF DU PROFIT (DE LA PERTE) SUR INSTRUMENTS FINANCIERS COMPTABILISÉS À LA JUSTE VALEUR

Suit un récapitulatif du profit (de la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur inscrits dans les produits (charges) autres que d'exploitation inscrits au compte consolidé de résultat d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	QUATRIÈMES TRIMESTRES		EXERCICES	
	2019	2018	2019	2018
Contrats à terme sur actions	5 \$	(3) \$	23 \$	- \$
Dérivés liés au carburant	-	-	-	(1)
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	5 \$	(3) \$	23 \$	(1) \$

GESTION DU RISQUE

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, Air Canada a pour ligne de conduite de gérer le risque lié au prix du carburant, le risque de change et le risque de taux d'intérêt en recourant à divers instruments financiers dérivés. Elle ne recourt à ces instruments qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. C'est pourquoi toute variation des flux de trésorerie liée à des instruments dérivés vise à constituer une couverture économique et à être compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

La juste valeur de ces instruments dérivés correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La juste valeur de ces dérivés est déterminée à partir des prix observés sur un marché actif. En l'absence d'un tel marché, la Société établit la juste valeur par application d'une technique d'évaluation comme l'analyse des flux de trésorerie actualisés. Les techniques d'évaluation intègrent tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix, y compris le risque de crédit d'Air Canada et celui de la contrepartie.

GESTION DU RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburant aviation. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant aviation et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, Air Canada peut décider de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Air Canada peut recourir à des contrats dérivés visant le carburant aviation, le mazout et le pétrole brut. La politique d'Air Canada permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant aviation prévus de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant aviation prévus de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant aviation prévus pour toute année civile ultérieure. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimale mensuelle. Air Canada évalue régulièrement les conditions du marché et ajuste sa stratégie de couverture si la direction le juge pertinent.

En 2019, Air Canada a acheté des contrats d'options d'achat de pétrole brut visant une partie de l'exposition au risque lié au prix du carburant pour 2019, à l'égard desquels la prime au comptant s'élève à 14 M\$ (17 M\$ en 2018 pour les expositions de 2018). Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés sans juste valeur (19 M\$, avec position favorable aux contreparties en 2018).

Les coûts des primes connexes et tout profit ou toute perte de couverture sont reclassés des autres éléments du résultat global à la charge de carburant aviation au règlement des dérivés. Une perte de 14 M\$ a été reclassée des autres éléments du résultat global à la charge de carburant aviation en 2019 (perte nette de couverture de 36 M\$ en 2018). Aucune inefficacité de couverture n'a été comptabilisée en 2019 ou en 2018.

Au 31 décembre 2019 et au 31 décembre 2018, aucun dérivé lié au carburant n'était en cours.

GESTION DU RISQUE DE CHANGE

Les résultats financiers d'Air Canada sont présentés en dollars canadiens, alors qu'une grande partie de ses charges, ses dettes et ses engagements d'immobilisations sont libellés en devises, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les variations des cours des monnaies étrangères puissent avoir une incidence défavorable sur les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie. En matière de gestion du risque de change, l'objectif d'Air Canada est de réduire le risque de flux de trésorerie lié aux flux de trésorerie libellés en devises.

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2019, ces entrées de trésorerie nettes liées aux



activités d'exploitation ont totalisé environ 3,7 G\$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 6,4 G\$ US. Les sorties de trésorerie non liées aux activités d'exploitation en dollars américains, principalement liées aux paiements d'intérêt sur la dette libellée en dollars américains, et les sorties de fonds de financement nettes se sont élevées à environ 2,3 G\$ US. Pour 2019, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 5,0 G\$ US.

La couverture que vise Air Canada sur une période continue de 18 mois est de 70 % en vue de gérer l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite ci-dessus à l'aide des stratégies de gestion du risque énoncées ci-après :

- Air Canada détient des réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2019, les soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains s'établissaient à 1 123 M\$ (862 M\$ US) (863 M\$ (635 M\$ US) au 31 décembre 2018). Une partie des réserves de trésorerie et de placements représentent une couverture économique contre la dette nette à long terme libellée en dollars américains alors que le reliquat est constitué de réserves de trésorerie et de placements aux fins d'exploitation imputées à l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur une période continue de 18 mois. En 2019 a été comptabilisée une perte de 36 M\$ (profit de 62 M\$ en 2018) au poste « Profit (perte) de change » pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes détenus de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains.
- L'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d'échéance correspondante sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté au matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2019 décrits plus amplement ci-après, environ 73 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2020 et environ 50 % sont couvertes pour 2021, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 66 % pour les 18 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d'exploitation conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d'atteindre une couverture de 73 %.

Au 31 décembre 2019, la Société avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2020 et en 2021, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 6 599 M\$ (5 080 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,2775 \$ pour

1,00 \$ US (4 987 M\$ (3 659 M\$ US) en 2018) avec règlements en 2019 et en 2020, à un taux moyen pondéré de 1,2645 \$ pour 1,00 \$ US). La Société a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens, de ses yuans et de ses dollars australiens excédentaires (335 M€ EUR, 202 M£ GBP, 46 655 M¥ JPY, 286 M¥ CNH et 209 M\$ AUD) avec règlement en 2020 et en 2021 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1577 €, 1,3238 £, 0,0096 ¥, 0,1469 ¥ et 0,7092 \$ AUD pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2018 : 103 M€ EUR, 208 M£ GBP, 25 922 M¥ JPY et 105 M\$ AUD avec règlement en 2019 et en 2020 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1910 €, 1,3567 £, 0,0092 ¥ et 0,7448 \$ AUD pour 1,00 \$ US).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2019 était de 114 M\$ avec position favorable aux contreparties (33 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2018). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2019, un profit de 92 M\$ a été constaté au poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 245 M\$ en 2018). En 2019, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 173 M\$ avec position favorable à la Société (63 M\$ avec position favorable à la Société en 2018).

GESTION DU RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

Air Canada est partie à des titres de créance à taux fixe et à taux variable, et elle loue aussi certains actifs pour lesquels le montant du loyer fluctue en fonction des variations des taux d'intérêt à court terme. Air Canada gère son risque de taux d'intérêt au moyen d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut, les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des fluctuations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie d'Air Canada. Le portefeuille de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme, dont le rendement est à taux variable, sert de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital d'Air Canada et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais permet une certaine flexibilité en fonction des conditions qui prévalent sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2019 était de 83 % à taux fixe (81 % au 31 décembre 2018) pour 17 % à taux variable (19 % au 31 décembre 2018).



14. MÉTHODES COMPTABLES

Air Canada a adopté IFRS 16 *Contrats de location* le 1^{er} janvier 2019. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés et les notes complémentaires auditées de 2019 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

ACQUISITION D'AÉROPLAN – EFFETS SUR LES MÉTHODES COMPTABLES

Les mises à jour des méthodes comptables d'Air Canada qui sont appliquées prospectivement du fait de l'acquisition d'Aéroplan, le 10 janvier 2019, sont présentées dans les paragraphes suivants. Se reporter à la rubrique 15, *Jugements et estimations comptables critiques*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Produits passages – Mise à jour découlant de l'acquisition d'Aéroplan

Avant l'acquisition d'Aéroplan, les produits passages perçus d'avance comprenaient le produit de la vente de billets d'avion à Aéroplan, société qui fournissait un programme de fidélisation de la clientèle à Air Canada et qui lui achetait des places aux termes du Contrat de participation et de services commerciaux entre Aéroplan et Air Canada (le « CPSC »). Aux termes du CPSC, Aéroplan achetait des places sur les vols d'Air Canada, qu'Air Canada comptabilise dans les produits passages lorsque le transport a été assuré.

Depuis l'acquisition d'Aéroplan, le 10 janvier 2019, les produits passages perçus d'avance continuent de comprendre la valeur des milles échangés contre des billets d'avion délivrés par Air Canada après l'acquisition. En ce qui a trait aux milles Aéroplan versés après la date d'acquisition, la valeur des produits différés d'Aéroplan liés aux milles Aéroplan versés, mais non encore échangés est déterminée par rapport à l'équivalent de la valeur du billet en milles pour des voyages en avion admissibles, ou par rapport à la contrepartie reçue pour les milles Aéroplan vendus à des tiers partenaires du programme Aéroplan. L'équivalent de la valeur du billet est déterminé en fonction de la valeur qu'un passager reçoit lorsqu'il échange des milles Aéroplan contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant. À la date d'acquisition, les milles Aéroplan en circulation ont été comptabilisés à la juste valeur à titre de produits différés d'Aéroplan.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de milles Aéroplan qui ne devraient pas être échangés par des membres Aéroplan. Le montant des produits des activités ordinaires comptabilisés relativement aux désistements s'appuie sur le nombre de milles Aéroplan échangés au cours d'une période, comparativement au nombre total de milles Aéroplan dont l'échange était prévu. Le nombre de milles Aéroplan échangés au cours d'une période doit aussi être pris en compte dans le cadre de toute estimation révisée des désistements. Les variations du taux de désistements sont comptabilisées comme suit : pour la

période durant laquelle survient la variation, le solde des produits différés est rajusté comme si l'estimation révisée avait servi pour les périodes précédentes, et un montant correspondant est inscrit à titre d'ajustement des produits passages; pour les périodes ultérieures, l'estimation révisée est utilisée.

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles découlant de contrats, les immobilisations incorporelles liées au marketing (marque de commerce) et les immobilisations incorporelles fondées sur la technologie, dont les justes valeurs à l'acquisition étaient respectivement de 225 M\$, de 90 M\$ et de 38 M\$, ont été comptabilisées à la date de l'acquisition d'Aéroplan, le 10 janvier 2019. Les immobilisations incorporelles découlant de contrats ont une durée d'utilité estimative de 11,5 ans, ce qui correspond à la durée des principaux accords commerciaux conclus avec les partenaires du programme, qui expirent en 2030. La marque de commerce liée au marketing est considérée comme une immobilisation incorporelle à durée de vie indéterminée.

IFRIC 23 – INCERTITUDE RELATIVE AUX TRAITEMENTS FISCAUX

IFRIC 23 est en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. IFRIC 23 fournit un cadre pour identifier, évaluer et comptabiliser l'incidence comptable de l'incertitude relative aux traitements fiscaux. L'interprétation contient aussi des directives précises concernant plusieurs aspects qu'IAS 12 *Impôts sur le résultat* n'abordait pas. La Société a adopté l'interprétation d'IFRIC 23 et a conclu qu'elle n'avait aucune incidence sur les résultats présentés antérieurement.

IFRS 15 – PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES TIRÉS DE CONTRATS CONCLUS AVEC DES CLIENTS

En septembre 2019, l'IFRS Interpretations Committee a arrêté sa décision selon laquelle une entité doit comptabiliser ses obligations d'indemniser les passagers en cas de retard et d'annulation de vol en tant que contrepartie variable conformément à IFRS 15. Air Canada a adopté ce traitement comptable au quatrième trimestre avec effet rétrospectif et retraitement des données de 2018. Auparavant, Air Canada comptabilisait les coûts liés à l'indemnisation des passagers selon IAS 37 *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*. Bien qu'il n'y ait aucun effet sur le montant inscrit au titre de l'indemnisation des passagers, la présentation dans le compte consolidé de résultat d'Air Canada est touchée puisque l'indemnisation est reclassée en réduction des produits passages.

L'application de cette méthode comptable a donné lieu à une baisse de 74 M\$ des autres charges d'exploitation, à une diminution de 13 M\$ des charges liées aux transporteurs régionaux et à une réduction de 87 M\$ des produits passages en 2019 (baisse de 51 M\$ des autres charges d'exploitation, diminution de 11 M\$ des charges liées aux transporteurs régionaux et réduction de 62 M\$ des produits passages en 2018).



15. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les estimations comptables critiques sont les estimations de la direction qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière d'Air Canada et du résultat de son activité. Elles font appel aux jugements les plus difficiles, les plus subjectifs ou les plus complexes de la part de la direction, souvent du fait qu'il faille estimer ou juger les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l'incertitude. Selon diverses hypothèses ou conditions, les résultats réels pourraient différer de ces jugements et estimations.

Air Canada a recensé, aux fins des estimations comptables critiques utilisées dans l'établissement de ses états financiers consolidés, les secteurs suivants.

AVANTAGES FUTURS DU PERSONNEL

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées ainsi que des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes d'avantages complémentaires de retraite. Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite d'Air Canada sont évalués au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses, notamment les taux d'actualisation, la progression future des salaires, les taux de mortalité et les augmentations futures des prestations. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante.

HYPOTHÈSES

La direction est tenue de faire des estimations importantes à propos des hypothèses actuarielles et financières afin de déterminer le coût et le passif connexe des avantages futurs du personnel d'Air Canada.

Hypothèses financières

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d'intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées « AA » ou mieux et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement au calendrier et au montant des paiements prévus des prestations.

Les augmentations salariales futures reposent sur les politiques de rémunération en vigueur, les conventions collectives et les contrats d'emploi ainsi que sur les prévisions économiques.

Les moyennes pondérées retenues comme principales hypothèses pour déterminer les obligations d'Air Canada au titre des prestations constituées et leur coût sont les suivantes :

	PRESTATIONS DE RETRAITE		AUTRES AVANTAGES FUTURS DU PERSONNEL	
	2019	2018	2019	2018
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer :				
Taux d'intérêt net à l'égard de l'obligation nette au titre des prestations pour l'exercice clos le 31 décembre	3,81 %	3,60 %	3,81 %	3,60 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	3,93 %	3,70 %	3,93 %	3,70 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	3,13 %	3,81 %	3,13 %	3,81 %
Taux d'augmentation future de la rémunération utilisé pour déterminer :				
Coût des prestations constituées pour l'exercice clos le 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet



ANALYSE DE SENSIBILITÉ

L'analyse de sensibilité consiste à modifier une hypothèse tout en maintenant toutes les autres hypothèses constantes. Il est peu probable qu'une telle situation se produise réellement et il peut exister des corrélations entre les variations de certaines hypothèses. Pour calculer la sensibilité de l'obligation au titre des prestations déterminées aux variations des principales hypothèses actuarielles, la même méthode (valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations déterminées calculée selon la méthode des unités de crédit projetées à la clôture de la période de présentation de l'information financière) que celle employée pour calculer le passif comptabilisé dans l'état consolidé de la situation financière a été appliquée.

L'analyse de sensibilité des charges de retraite et des frais financiers nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite pour 2019, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation, est présentée ci-dessous. L'incidence de la modification d'une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l'obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l'incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

(en millions de dollars canadiens)

	0,25 POINT DE POURCENTAGE	
	DIMINUTION	AUGMENTATION
Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation		
Charge de retraite	19 \$	(19) \$
Coût financier net du passif au titre des prestations de retraite	24	(20)
Total	43 \$	(39) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées	816 \$	(787) \$

L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées à la suite d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation vise le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et ne tient pas compte d'éventuelles variations des actifs du régime. Au 31 décembre 2019, une tranche approximative de 87,5 % des passifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada était assortie de produits de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche significative du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation).

Une augmentation de un an dans l'hypothèse relative à l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 516 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence importante sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie complémentaire. Pour 2019, un taux d'augmentation annuel de 5,25 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse (taux de 5,5 % retenu pour hypothèse en 2018). On prévoit que le taux devrait diminuer graduellement pour s'établir à 5 % d'ici 2021 (hypothèse d'une baisse prévisionnelle à 5 % d'ici 2021 retenue en 2018). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 5 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 80 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 4 M\$ le total du coût des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 78 M\$ l'obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation lié aux autres avantages futurs du personnel aurait fait monter de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 59 M\$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage aurait fait baisser de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 56 M\$ l'obligation correspondante.

PÉRIODE D'AMORTISSEMENT POUR LES ACTIFS NON COURANTS

Air Canada fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actuelle et future des actifs, des projets concernant son parc aérien et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant aviation et des autres coûts d'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires pourraient donner lieu à des variations, éventuellement importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois par année. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 16 M\$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas sensiblement changer.



POINTS À CONSIDÉRER RELATIVEMENT À LA DÉPRÉCIATION D'ACTIFS NON COURANTS

Les actifs non courants englobent les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles à durée indéfinie et à durée limitée, ainsi que le goodwill. Les actifs ayant une durée d'utilité indéfinie, y compris le goodwill, sont soumis à un test de dépréciation une fois par année ou lorsque des événements ou des circonstances indiquent que la valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de situation indique que la valeur comptable d'actifs pourrait ne pas être recouvrable, on en teste la dépréciation éventuelle. Si nécessaire, on effectue un test de dépréciation en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de sortie et sa valeur d'utilité. Pour les besoins des tests de dépréciation, les immobilisations sont regroupées au plus bas niveau de regroupement pour lequel les flux de trésorerie identifiables sont indépendants des flux de trésorerie d'autres actifs ou passifs (unités génératrices de trésorerie ou UGT). La direction a déterminé que le niveau approprié pour l'évaluation des pertes de valeur correspond aux niveaux des flottes d'appareils monocouloirs et de gros-porteurs et les immobilisations connexes au soutien du parc en exploitation. Les appareils remisés (compte non tenu des appareils qui ne devraient être remisés que temporairement avant d'être remis en service) qui ne sont pas exploités et les appareils loués ou sous-loués à des tiers sont soumis à un test de dépréciation au niveau de l'immobilisation. La juste valeur diminuée des coûts de sortie est calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés, qui exige que la direction fasse un certain nombre d'importantes estimations liées aux intervenants du marché, notamment au sujet des plans opérationnels futurs, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs. Le montant comptabilisé en perte de valeur est le montant par lequel la valeur comptable d'un actif excède sa valeur recouvrable.

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 réel engagé à la fin du contrat de location et le montant de la provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement

dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est prise en compte à titre d'ajustement visant l'actif au titre du droit d'utilisation. Si le coût global des modalités de restitution augmentait de 5 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une augmentation de la provision de 70 M\$ au 31 décembre 2019 et une hausse de la charge de maintenance avions de 8 M\$ environ en 2020. Les flux de trésorerie futurs attendus visant à acquitter l'obligation sont actualisés. À titre d'illustration, si les taux d'actualisation devaient augmenter de 1 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une diminution de la provision de 20 M\$ au 31 décembre 2019. Une variation équivalente mais opposée du taux d'actualisation entraînerait une incidence analogue mais contraire.

REGROUPEMENTS D'ENTREPRISES

L'acquisition d'Aéroplan par Air Canada a été comptabilisée selon la méthode de comptabilisation d'un regroupement d'entreprises dite « méthode de l'acquisition ». En vertu de la méthode de l'acquisition, les justes valeurs estimatives des actifs acquis et des passifs repris par la Société sont ajoutées dans l'état consolidé de la situation financière à la date de l'acquisition. La détermination des justes valeurs des actifs d'Aéroplan acquis et des passifs d'Aéroplan repris repose sur plusieurs hypothèses. Les hypothèses les plus importantes et celles qui ont nécessité le plus de jugement portent sur les justes valeurs estimatives des immobilisations incorporelles et sur les justes valeurs estimatives des produits différés liés à l'obligation au titre des milles Aéroplan en circulation (les « produits différés d'Aéroplan »).

Les immobilisations incorporelles comptabilisées à l'acquisition d'Aéroplan comprennent des immobilisations incorporelles fondées sur la technologie, des immobilisations incorporelles découlant de contrats et des immobilisations incorporelles liées au marketing (marque de commerce). Pour déterminer la juste valeur des immobilisations incorporelles fondées sur la technologie, Air Canada a utilisé la méthode du coût de remplacement net d'amortissement. Pour les immobilisations incorporelles découlant de contrats, elle a eu recours à la méthode des bénéfices excédentaires multipériodes. Cette technique d'évaluation détermine la valeur des immobilisations incorporelles selon la capitalisation des bénéfices excédentaires, qui correspondent à l'excédent de ce qu'un montant raisonnable de bénéfices serait sur les immobilisations corporelles utilisées pour générer ces bénéfices. Les hypothèses importantes portent, entre autres, sur la détermination des produits des activités ordinaires projetés, des flux de trésorerie, des taux de fidélisation des clients, des taux d'actualisation et des taux moyens d'impôt sur le résultat prévus. Pour déterminer la juste valeur de la marque de commerce,



Air Canada a utilisé la méthode de l'exonération des redevances. Cette technique d'évaluation détermine la valeur des immobilisations incorporelles en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie liés aux redevances après impôts attendus, au moyen d'un accord de licence hypothétique. Les hypothèses importantes portent, entre autres, sur la détermination des produits des activités ordinaires projetés, du taux de redevance, des taux d'actualisation et des taux moyens d'impôt sur le résultat prévus.

Les produits différés comptabilisés à l'acquisition d'Aéropian se rapportent à la juste valeur estimative des milles Aéropian en circulation. Le passif repris a été comptabilisé à une valeur correspondant à la juste valeur estimative au titre des milles en circulation qui devraient être échangés.

PROGRAMME DE FIDÉLISATION AÉROPLAN

Pour comptabiliser le programme de fidélisation, la direction doit établir plusieurs estimations à propos notamment de l'équivalent de la valeur du billet des milles Aéropian versés et le désistement relatif aux milles Aéropian. L'équivalent de la valeur du billet des milles Aéropian versés est déterminée en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des milles Aéropian contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant. L'équivalent de la valeur du billet est estimé par rapport aux échanges de milles Aéropian passés comparativement aux achats de billets équivalents passés, après prise en compte des conditions tarifaires similaires, des périodes de réservation à l'avance et d'autres facteurs pertinents, notamment le prix de vente de milles à des tiers. Les estimations de l'équivalent de la valeur du billet et les hypothèses s'y rapportant sont évaluées aux fins de mises à jour au moins une fois par année. Une variation du taux d'équivalent de la valeur du billet est comptabilisée prospectivement sur les milles versés futurs.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de milles Aéropian qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés. Les désistements sont évalués par la direction en fonction des modalités du programme et des modèles historiques d'accumulation et d'échange, ajustés pour tenir compte des modifications de toute modalité ou de tout autre fait qui pourrait avoir une incidence sur les échanges futurs. La direction utilise des modèles statistiques et des simulations pour estimer les désistements.

Les variations du taux de désistements sont comptabilisées comme suit : pour la période durant laquelle survient la variation, le solde des produits différés est rajusté comme si l'estimation révisée avait servi pour les périodes précédentes, et un montant correspondant est inscrit à titre d'ajustement des produits passages; pour les périodes ultérieures, l'estimation révisée est utilisée. Une modification des hypothèses relatives au nombre de milles qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les

produits des activités ordinaires de l'exercice au cours duquel la modification survient.

Au 31 décembre 2019, le solde des produits différés liés aux milles Aéropian s'établissait à 2 825 M\$. À titre d'exemple, une variation hypothétique de 1 % du nombre de milles en circulation qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 28 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéropian.



16. ARRANGEMENTS HORS BILAN

GARANTIES

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement et de dégivrage

De concert avec d'autres sociétés aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement et de dégivrage avec huit sociétés d'avitaillement et avec trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par la Société selon IFRS 10 *États financiers consolidés* est d'environ 643 M\$ au 31 décembre 2019 (571 M\$ au 31 décembre 2018), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme étant minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ces entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces ententes varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

Conventions d'indemnisation

Dans le cours normal de ses activités, Air Canada conclut différents contrats, notamment des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier, des contrats de financement ou de location avions, des contrats de services techniques et des contrats conclus avec des administrateurs ou des dirigeants et d'autres ententes commerciales, dont certains peuvent prévoir des indemnisations à des contreparties susceptibles d'entraîner le paiement, par Air Canada, des coûts ou des pertes engagés par ces contreparties. Air Canada ne peut raisonnablement estimer le montant éventuel, s'il en est, qu'elle pourrait avoir à payer en vertu de telles conventions d'indemnisation. Ce montant dépend aussi de l'issue de faits et de circonstances futurs, qui ne peut être prédite. Certaines conventions établissent un montant potentiel maximal, tandis que d'autres ne précisent pas de montant maximal ou de période limitée. Par le passé, Air Canada n'a fait aucun paiement important aux termes de telles conventions d'indemnisation.

Air Canada s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité civile délictuelle et certaines des obligations contractuelles connexes.

17. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 décembre 2019, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donnent les PCGR, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.



18. SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS

Les résultats financiers d'Air Canada sont assujettis à de nombreux facteurs internes et externes qui peuvent avoir d'importantes répercussions sur les résultats d'exploitation. Le tableau ci-après présente, à titre indicatif, l'incidence financière que les variations des prix du carburant aviation et la valeur du dollar canadien auraient eue de manière générale sur les résultats d'exploitation antérieurs d'Air Canada. Une variation équivalente mais opposée du facteur de sensibilité ci-après aurait entraîné de manière générale une incidence analogue mais contraire. Ces données ont été établies en fonction du niveau d'activité de 2019 à partir des estimations de la direction. Les incidences présentées ne sont pas corrélatives et elles ne rendent pas compte du lien d'interdépendance des divers éléments entre eux, pas plus qu'elles ne donnent une indication des tendances futures ou des résultats futurs, lesquels peuvent varier sensiblement en raison de nombreux facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada.

(en millions de dollars canadiens)

VARIABLE CLÉ	MESURE DE 2019	FACTEUR DE SENSIBILITÉ	INCIDENCE FAVORABLE (DÉFAVORABLE)
CARBURANT			ESTIMATIVE SUR LE BÉNÉFICE D'EXPLOITATION
Carburant – carburant aviation (\$ US/baril) ¹⁾	86,1	Augmentation de 1 \$ US/baril	(48) \$
Carburant – carburant aviation (cents CA/litre) ¹⁾	76,1	Augmentation de 1 %	(41) \$
CHANGE		Augmentation de 1 cent (p. ex., de 1,31 \$ à 1,30 \$ pour 1 \$ US)	ESTIMATIVE SUR LE BÉNÉFICE D'EXPLOITATION ET LE RÉSULTAT AVANT IMPÔTS
\$ CA en \$ US	1 \$ US = 1,31 \$ CA	Bénéfice d'exploitation ²⁾	26 \$
		Charge d'intérêts nette	4
		Réévaluation de la dette à long terme et des obligations locatives, de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme libellés en dollars américains et des autres éléments monétaires à long terme, montant net	63
		Réévaluation des dérivés de change en cours	(51)
		Incidence sur le résultat avant impôts	42 \$

1) Compte non tenu de l'incidence des suppléments des transporteurs et des instruments de couverture liés au carburant.

2) L'effet sur le bénéfice d'exploitation des variations de change ne tient pas compte de l'incidence des activités de couverture, comme le recours aux dérivés de change et aux réserves de trésorerie en dollars américains. Les profits et les pertes liés à ces activités de couverture sont comptabilisés dans les produits (charges) autres que d'exploitation au compte consolidé de résultat d'Air Canada.



19. GESTION DU RISQUE DE L'ENTREPRISE ET GOUVERNANCE

APERÇU

La gestion des possibilités et des risques fait partie intégrante des processus administratifs d'Air Canada. Les décisions stratégiques sont prises par la haute direction en fonction des répercussions en matière de risque pour l'entreprise et ses parties prenantes. Les risques pouvant être significatifs pour Air Canada sont cernés et surveillés sur une base permanente dans le cadre du programme de gestion des risques de l'entreprise d'Air Canada, lequel permet d'informer régulièrement le Conseil d'administration par l'intermédiaire du Comité d'audit, des finances et du risque de celui-ci.

SUPERVISION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La gestion des risques fait partie de la gouvernance d'entreprise d'Air Canada. Le Conseil d'administration a créé des comités (Comité d'audit, des finances et du risque; Comité de la sécurité, de la santé et de l'environnement; Comité de gouvernance et de mises en candidature et Comité des ressources humaines et de la rémunération) qui lui prêtent main-forte à l'égard de son mandat de supervision.

L'information relative au risque est passée en revue par le Conseil d'administration ou le Comité du conseil pertinent chaque trimestre. De plus, les Comités du conseil, en fonction de leur mandat respectif, étudient et analysent régulièrement avec la haute direction les principaux risques visant la Société, outre les mesures prises en vue de surveiller ou maîtriser ses risques afin de s'assurer de l'efficacité de la gestion de chaque risque individuel. Ces processus visent à atténuer les risques, plutôt que de les éliminer.

Le Comité d'audit, des finances et du risque est chargé de la supervision du programme de gestion des risques de l'entreprise et des activités de l'Audit et Services-conseils de l'entreprise, ainsi que l'énoncent les règles le régissant.

La communication relative aux risques dans le cadre de la gestion des risques de l'entreprise est assurée par l'Audit et Services-conseils de l'entreprise, qui fournit des mises à jour trimestrielles de nature indépendante sur l'état de chaque risque de l'entreprise.

CADRE ET STRUCTURE DE LA GESTION DES RISQUES

Le cadre de travail relatif à la gestion des risques d'Air Canada a été conçu en vue de rendre possibles la gouvernance et la surveillance des risques stratégiques les plus importants. Il est conforme à la norme ISO 31000 ainsi qu'au cadre de GRE 2017 du COSO.

Outre les politiques officielles en vigueur, des comités de gestion ont pour tâche de surveiller des risques précis, portant notamment sur la sûreté, la sécurité, la fraude, la sécurité de l'information, la confidentialité, l'environnement et le prix du carburant.

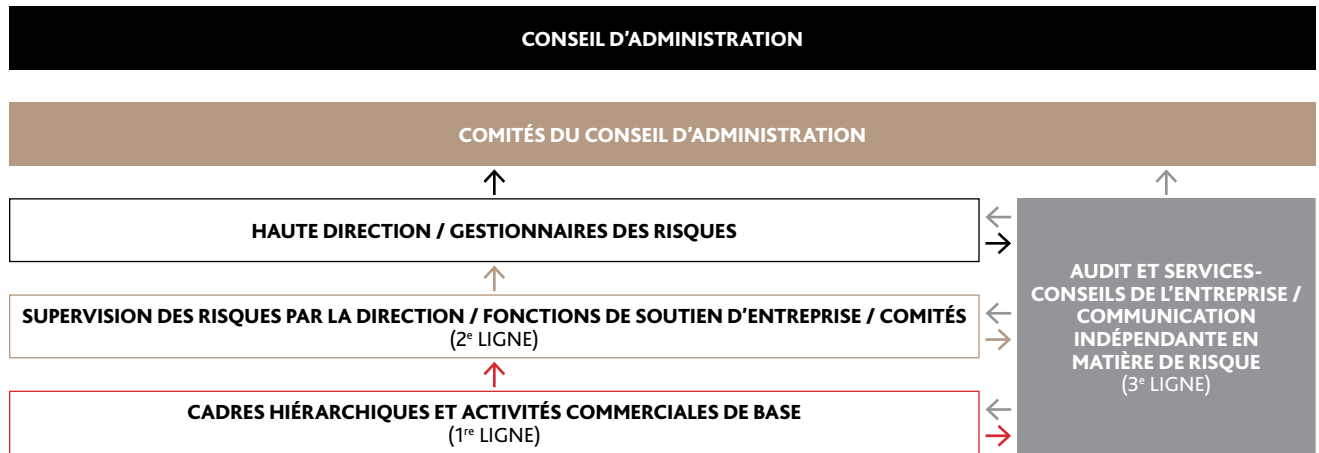
Pratiques administratives efficaces et respect des normes déontologiques sont également des éléments essentiels de la culture d'Air Canada en matière de gestion des risques. Air Canada a créé (et elle met à jour au besoin) un Code d'éthique, lequel énonce les principes directeurs et les normes déontologiques visant l'ensemble des activités d'entreprise d'Air Canada. Il existe de plus un processus anonyme de signalement des manquements à l'éthique et un comité d'éthique, en vue de veiller au respect du Code d'éthique.

La structure de gestion des risques d'Air Canada s'inspire de l'approche dite des « trois lignes de défense ».

- Première ligne – Les unités administratives sont tenues d'intégrer de façon quotidienne la gestion des risques à leurs activités commerciales et opérationnelles fondamentales.
- Deuxième ligne – Les unités de soutien établissent des politiques, donnent des conseils spécialisés et surveillent les risques (p. ex., Sûreté, Sécurité, Services juridiques et Conformité, Finance, Trésorerie et Fiscalité, Sélection des fournisseurs et Approvisionnement, Affaires gouvernementales, Ressources humaines, Environnement, Exploitation TI et Sécurité TI).
- Troisième ligne – L'Audit et Services-conseils de l'entreprise fait rapport, de façon indépendante et objective, sur la gouvernance d'Air Canada, ainsi que sur ses pratiques et contrôles en matière de gestion des risques.



La structure de la gestion des risques de l'entreprise et de la gouvernance d'Air Canada s'établit comme suit :



Bien que le cadre de travail relatif à la gestion des risques décrit dans la présente rubrique corresponde aux meilleures pratiques sectorielles, rien ne garantit qu'il suffira à prévenir des situations qui pourraient nuire gravement à la situation financière d'Air Canada, à sa performance financière, à ses flux de trésorerie, à ses activités ou à sa réputation.



20. FACTEURS DE RISQUE

Le texte ci-après énonce certains des risques visant Air Canada. Le lecteur est prié d'en prendre connaissance en vue d'évaluer les activités d'Air Canada et les énoncés prospectifs que contient le présent rapport ainsi que d'autres informations que présente Air Canada à l'occasion. Ces risques, individuellement ou collectivement, pourraient avoir une incidence défavorable considérable sur les activités d'Air Canada, ses résultats d'exploitation, sa situation financière et l'issue réelle des questions auxquelles se rapportent les énoncés prospectifs. Si un risque se matérialisait, le contexte au moment concerné pourrait également faire en sorte que les répercussions connexes soient différentes de celles qui auraient été par ailleurs attendues. En outre, ce texte ne recense pas tous les risques auxquels Air Canada peut faire face. D'autres risques, qu'Air Canada ignore ou juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement à ses activités, à son résultat d'exploitation, à sa situation financière et à l'issue des questions évoquées dans les énoncés prospectifs.

Résultat d'exploitation – Air Canada pourrait subir de lourdes pertes et ne pas être en mesure de dégager ou de maintenir une véritable rentabilité ou encore d'atteindre les objectifs liés à certaines ou à la totalité de ses initiatives

La conjoncture économique et divers facteurs décrits à la présente rubrique *Facteurs de risque* pourraient amener Air Canada à subir des pertes importantes. Le secteur de l'aviation commerciale a toujours été caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires et par le niveau élevé des coûts fixes, et les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés. Par conséquent, un changement même minime dans le nombre de passagers, la tarification ou la composition du trafic, ou l'accroissement des coûts, pourrait avoir d'importantes répercussions sur le résultat d'exploitation d'Air Canada et sur sa situation financière. Étant donné la concurrence qui marque le secteur du transport aérien et la sensibilité des clients à l'égard des coûts du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer l'augmentation des coûts à sa clientèle au moyen de majorations tarifaires. En dépit de sa focalisation sur l'amélioration de la résilience visant ses activités en cas de ralentissement et de ses initiatives stratégiques et commerciales en cours et prévues, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager ou à maintenir une véritable rentabilité ni à atteindre tous les objectifs qu'elle s'est fixés, notamment ceux d'accroître ses revenus, de réduire ses coûts, d'améliorer ses marges, de relever la capacité de façon rentable, d'obtenir un rendement suffisant pour ses dépenses d'investissement et d'atténuer les risques auxquels elle doit faire face, en particulier ceux qui sont énoncés dans le présent rapport de gestion.

Conjoncture économique et contexte géopolitique – L'évolution de la conjoncture économique et du contexte géopolitique pourrait avoir un effet très défavorable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière

Le résultat d'exploitation d'Air Canada, à l'instar de celui d'autres sociétés aériennes, est très sensible à la conjoncture et au contexte géopolitique, facteurs qui peuvent influencer sur la demande de transport aérien de manière générale ou sur certaines destinations en particulier, et avoir une incidence sur les charges d'exploitation, les produits d'exploitation, les coûts et la disponibilité du carburant, les coûts liés au change, outre les coûts et la disponibilité des capitaux et fournitures. Tout repli économique prolongé ou marqué au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde serait susceptible de nuire gravement à Air Canada ainsi qu'à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière, tout comme d'ailleurs des modifications aux liens politiques, commerciaux ou économiques entre territoires où Air Canada est en exploitation, le déclenchement réel ou appréhendé d'hostilités dans des régions que dessert ou survole Air Canada, ou dans des régions avoisinantes.

Appareils 737 MAX de Boeing – L'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing pourrait avoir des répercussions négatives majeures sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière

Le 12 mars 2019, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (« AESA ») a publié une directive d'urgence visant à suspendre l'exploitation d'appareils 737 MAX de Boeing au sein de l'espace aérien européen (y compris des territoires extérieurs), ainsi qu'à destination et au départ de celui-ci. 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. Le 14 mars 2019, l'avionneur Boeing annonçait la suspension des livraisons d'appareils 737 MAX de Boeing aux transporteurs clients. À cette date, Air Canada comptait 24 appareils 737 MAX de Boeing dans son parc aérien en exploitation alors que d'autres appareils 737 MAX de Boeing devaient lui être livrés de 2019 à 2024. La durée et l'incidence continue de cette mesure sont incertaines et pourraient aggraver l'effet défavorable sur les activités et les projets d'avenir visant le réseau, en plus de comprimer le chiffre d'affaires et d'accroître les coûts, en fonction d'un certain nombre de facteurs, notamment la durée d'indisponibilité des appareils, l'accès à des appareils de remplacement appropriés et les coûts connexes, la perception qu'ont les passagers des appareils 737 MAX de Boeing ainsi que le contexte de remise en service de ces appareils, l'un ou l'autre de ces facteurs pouvant nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Tarifs et demande du marché – Les fluctuations des tarifs et de la demande à l'égard du transport aérien pourraient avoir une incidence défavorable sensible sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière

Les tarifs aériens et la demande passagers d'Air Canada, à l'instar de ceux d'autres sociétés aériennes, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer encore beaucoup à l'avenir. Air Canada n'est pas en mesure de prévoir avec certitude les conditions du marché ou les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes et perceptions de la clientèle peuvent évoluer rapidement et la demande de billets à bas prix ou de modes de transport de rechange peut affecter les revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire. La demande à l'égard des voyages en classes affaires et économique supérieure est également tributaire de la situation économique. Un repli économique, un climat d'instabilité géopolitique, la sécurité, la santé ainsi que l'intensification des inquiétudes que suscite l'incidence du transport aérien sur l'environnement et la tendance en faveur de modes de transport ayant une empreinte écologique moindre permettant aux clients de réduire ou de modifier leurs déplacements pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien et de nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Concurrence – Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense et fait face à une concurrence croissante en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde

Air Canada évolue dans un secteur où la rivalité est intense et fait face constamment à une vive concurrence tarifaire. Plusieurs transporteurs, notamment des transporteurs à faibles coûts et à très faibles coûts canadiens et américains ainsi que d'autres transporteurs étrangers, ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur les marchés que dessert ou prévoit de desservir Air Canada, notamment les marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux, ainsi que les marchés des voyages d'agrément, ou ils ont annoncé leur intention de le faire.

Certains transporteurs rivaux d'Air Canada, dont des sociétés américaines et canadiennes, pourraient remanier en profondeur leur organisation (notamment par voie de fusion ou d'acquisition avec un autre transporteur ou une autre entité, ce que certains ont déjà fait) de manière à mobiliser davantage de capitaux, à réduire leur endettement, à abaisser leurs charges d'exploitation ou à créer d'autres atouts concurrentiels, ce qui les avantagerait donc par rapport à Air Canada. Les regroupements au sein du secteur du transport aérien et le fait que de plus en plus de transporteurs concluent des ententes de partenariat commercial intégrées pourraient également favoriser la capacité concurrentielle de certains transporteurs. Cette intensification de la concurrence pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

La prédominance des sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits du voyage a donné lieu à une augmentation substantielle des nouveaux itinéraires et des tarifs réduits et promotionnels proposés par les concurrents d'Air Canada. Ceux-ci continuent de mettre en œuvre des mesures incitatives et promotionnelles et, dans de nombreux cas, ils augmentent leurs dépenses à ce titre.

La capacité d'Air Canada de réduire ses tarifs afin de livrer concurrence efficacement repose sur son aptitude à dégager des marges d'exploitation acceptables et peut se trouver entravée par des lois en vigueur ou des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

La concurrence accrue de la part de rivaux actuels, émergents ou nouveaux, notamment de la part de ceux qui concluent des structures de partenariat ou coentreprises nouvelles ou élargies ou qui utilisent des technologies ou des modèles commerciaux déstabilisants, et d'autres mesures concurrentielles, ou qui reçoivent des subventions ou autres avantages à l'étranger auxquels Air Canada n'a pas accès, pourrait porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Coûts du carburant – Des fluctuations (notamment des hausses) prononcées des prix du carburant pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

Le carburant constitue l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Le prix du carburant a subi, et peut continuer de subir, de grandes fluctuations sous l'influence des marchés internationaux, des événements géopolitiques, des coûts de raffinage du carburant aviation et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision les cours du carburant à l'avenir et elle peut ne pas être en mesure de couvrir les risques liés aux fluctuations des cours du carburant, ou de les couvrir de façon suffisante. Étant donné la concurrence au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer à ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Qui plus est, l'incidence de la baisse du cours du carburant aviation pourrait intensifier la concurrence et entraîner un fléchissement du chiffre d'affaires pour tous les transporteurs. Des fluctuations (notamment des hausses) prononcées des prix du carburant pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies – Air Canada dépend énormément des technologies dans ses activités et toute défaillance ou atteinte à la protection des données pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

Air Canada dépend largement des technologies pour exercer ses activités, notamment pour accroître son chiffre d'affaires et réduire ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent



entre autres les sites Web d'Air Canada, ses systèmes de réservations, ses services clientèle dans les aéroports et ses systèmes d'opérations aériennes et de communications. Air Canada a entamé la mise sur pied d'un nouveau système de gestion des passagers, la suite Altéa d'Amadeus, solution hébergée et maintenue par un tiers. La migration des fonctions commerciales ayant trait à la gestion des réservations, du stock de places et de la billetterie a été partiellement achevée en 2019.

Le système de gestion des passagers d'Air Canada, son site Web et ses autres systèmes technologiques doivent pouvoir traiter de manière efficace et sécuritaire un volume élevé de trafic, et transmettre avec précision les renseignements de vol, ainsi que traiter des données critiques pour ses activités. Air Canada est également tributaire de la performance de ses nombreux fournisseurs, laquelle est elle-même dépendante des technologies de ceux-ci.

Dans le cadre de ses activités commerciales usuelles, Air Canada recueille, traite et stocke des données sensibles, notamment des renseignements personnels sur ses clients et employés, ainsi que des informations sur ses partenaires commerciaux. Le fonctionnement sécuritaire des réseaux et systèmes où sont stockées, traitées et conservées les informations est essentiel pour les activités d'Air Canada.

Ces systèmes technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêts accidentels, d'interruptions ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux erreurs humaines, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, à des attentats terroristes, à des défaillances des systèmes de télécommunications, à des pannes d'électricité, à des actes de piratage informatique (notamment des cyberattaques ainsi que des logiciels rançonneurs ou malveillants) et à d'autres menaces opérationnelles ou menaces pour la sûreté.

Les systèmes technologiques peuvent faire l'objet d'incidents liés à la cybersécurité, et le consensus est que les cyberattaques croissent en nombre et en complexité et que cette tendance se poursuivra. Air Canada investit dans des initiatives, notamment des dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre. Néanmoins, ces initiatives pourraient ne pas être fructueuses ou suffire à répondre comme il se doit à un contexte de cyberattaques hautement dynamique et en constante évolution. Tout cas de défaillance, de dégradation, d'interruption, de brèche de sécurité visant un système technologique, tout enjeu lié à l'efficacité de la migration vers un nouveau système, ou tout manquement à l'égard d'obligations en vigueur en matière de confidentialité des données, de respect de la vie privée ou de sûreté, ou tout abus de la sorte, au sein d'Air Canada ou d'un tiers auquel la Société se fie, serait susceptible de porter atteinte à la réputation d'Air Canada et de l'exposer à des poursuites, à des réclamations pour violation de dispositions contractuelles ou à des amendes ou pénalités, à des coûts de remise en conformité,

et de nuire considérablement à son exploitation, et pourrait, individuellement ou collectivement, porter un grave préjudice à la Société, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres – Un retard ou manquement dans la détermination, la conception et la mise en œuvre de certaines mesures importantes, ou dans l'investissement dans celles-ci, pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

De manière à pouvoir exercer ses activités, à atteindre ses objectifs et à rester compétitive, Air Canada doit continuellement rechercher, financer et mettre en œuvre d'importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres, comme celles qui concernent la mise en œuvre de la suite Altéa d'Amadeus pour remplacer son actuel système de services aux passagers, le lancement du nouveau programme de fidélisation d'Air Canada, son programme de renouvellement du parc aérien (notamment le renouvellement planifié de sa flotte d'appareils monocouloirs remplacés par des appareils 737 MAX de Boeing et des appareils A220 d'Airbus, outre la sortie des appareils faisant l'objet du remplacement), la pénétration du marché du voyage d'agrément ou du transport aérien à faibles coûts (notamment par le truchement d'Air Canada Rouge), les coentreprises, les initiatives d'accroissement du chiffre d'affaires, les processus administratifs, les technologies de l'information, la gestion du chiffre d'affaires, la transformation des coûts, l'accroissement des produits passages liés aux passagers haute contribution, l'expansion de la capacité aérienne (notamment en ce qui a trait aux nouveaux appareils et aux nouvelles liaisons), les initiatives de la transformation de la culture d'entreprise visant à offrir une expérience client toujours de haut calibre et d'autres mesures. Ces mesures, tout comme les modalités de leur établissement et de leur mise en œuvre, peuvent subir l'effet néfaste d'une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Ces facteurs englobent entre autres la nécessité d'obtenir des approbations de nature juridique ou réglementaire, la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, et la fiabilité de ceux-ci, de leurs services et de leurs produits, la bonne intégration de ces mesures aux autres activités et processus d'Air Canada, et l'adoption et l'acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d'Air Canada. L'incapacité de réaliser en temps opportun l'une ou l'autre de ces initiatives de recherche et de conception, d'investissement ou de mise en œuvre serait de nature à nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et risquerait de porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.



Attentats terroristes et mesures de sûreté – Toute attaque terroriste et ses répercussions pourraient avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière

Le risque d'attentats et d'autres activités terroristes crée un climat d'inquiétude et d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat (ou une tentative d'attentat) ou la menace d'un attentat (qu'il vise Air Canada ou un autre transporteur, une destination que dessert Air Canada ou d'autres destinations ou régions) et les mesures de sûreté, comme les restrictions visant le contenu des bagages de cabine ou les exigences à l'égard des documents d'identité ainsi que les procédures de détection visant les passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande passagers en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Ils pourraient en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance, des coûts liés à la sûreté et d'autres coûts (notamment la hausse des charges d'exploitation pour éviter le survol de zones de conflit). La réduction des produits passages ainsi que la hausse des coûts pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Épidémies – Les épidémies pourraient nuire à la demande passagers à l'égard du transport aérien

Les éclosions ou menaces d'éclosions de virus ou d'autres maladies contagieuses ou épidémiques comme l'éclosion du coronavirus en Chine, la grippe, le SRAS, les virus Ebola et Zika, ainsi que les avertissements en matière de voyage ou autres à l'échelle canadienne ou internationale visant des villes ou régions du Canada ou d'autres pays pourraient nuire considérablement à la demande passagers et avoir une incidence défavorable importante sur le trafic au sein du réseau d'Air Canada. La réduction du trafic qui en résulterait dans les marchés desservis par Air Canada serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Approvisionnement et fournisseurs essentiels – Le défaut ou l'incapacité d'Air Canada d'obtenir certains produits et services de la part de fournisseurs essentiels selon des modalités favorables pourrait lui nuire gravement et porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité de se procurer, en temps opportun ou selon les échéanciers prévus, les biens et services, en quantités suffisantes et de qualité souhaitable, qui sont nécessaires à son exploitation ou à ses activités, comme du carburant, des avions et des pièces de rechange, des services aéroportuaires, des services de maintenance avions ainsi que des systèmes et services de technologies de l'information. Dans certains cas, Air Canada ne peut obtenir ces biens ou services qu'auprès d'un nombre limité

de fournisseurs (ou de fournisseurs exclusifs). Or, le passage à de nouveaux fournisseurs ou à des fournisseurs de rechange, du fait que ceux-ci augmentent leurs tarifs ou ne respectent pas leurs obligations, peut se révéler impossible ou prendre beaucoup de temps ou encore nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'omission, le refus, le retard ou l'incapacité d'un fournisseur de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en biens ou services, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services de qualité souhaitable à des conditions ou prix convenables ou dans des délais acceptables pour Air Canada, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Sinistres et accidents – De par ses activités, Air Canada s'expose à d'importantes poursuites en responsabilité portant sur des blessures graves ou des décès à la suite d'accidents et de sinistres

De par la nature de ses activités principales, Air Canada s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées contre elle à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont la maintenance ou la réparation a été assurée par elle ou par des tiers prestataires de services. De tels accidents ou sinistres pourraient nuire gravement à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante.

Les accidents et les sinistres peuvent survenir, même lorsqu'ont été prises toutes les mesures nécessaires, en raison de divers facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada, notamment des actes terroristes et des sabotages, des défaillances du matériel, des erreurs humaines, des conditions météorologiques extrêmes, des foudroiements et autres phénomènes naturels, des incidents d'impact d'oiseau, outre la présence sans cesse croissante de véhicules aériens sans pilote.

Réglementation – Air Canada est assujettie à un cadre réglementaire exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'étranger, visant un grand nombre d'éléments

Le secteur de l'aviation commerciale est assujéti à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif, notamment en ce qui concerne les impôts et taxes, les redevances et activités aéroportuaires, les droits de route, la sûreté, les droits des passagers et consommateurs, l'accessibilité du transport, les règlements visant les équipages et autres règlements en matière de travail, la protection des renseignements personnels, la



sécurité des données, la publicité, les licences, la concurrence, les régimes de retraite, l'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone), le contrôle des changes et, dans une certaine mesure, la tarification.

La conformité au cadre juridique, réglementaire et administratif actuel et futur au Canada et à l'étranger, notamment à l'égard de lois ou règlements incompatibles ou potentiellement contradictoires, ou de lois ou règlements qui visent de manière disproportionnée les sociétés aériennes canadiennes, ou Air Canada en particulier, pourrait se traduire par des coûts substantiels, des entraves ou des désavantages concurrentiels. Rien ne garantit que le cadre juridique, réglementaire et administratif actuel et futur ne sera pas susceptible de porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

La capacité d'Air Canada d'exploiter des vols ou d'offrir des services aériens sur les routes internationales entre aéroports au Canada et à l'étranger peut changer. Les ententes en vigueur entre le Canada et d'autres États, lesquelles régissent nombre d'éléments, notamment les droits de trafic, peuvent être éventuellement modifiées. En outre, les règles et règlements visant les activités aéroportuaires peuvent évoluer, tout comme la disponibilité des créneaux ou installations aéroportuaires appropriés peut varier. Air Canada exploite actuellement un certain nombre de vols sur des routes internationales aux termes d'ententes, de règlements ou de politiques convenus entre le Canada et d'autres pays qui désignent le nombre de transporteurs autorisés à assurer des vols sur ces routes, la capacité des transporteurs assurant le service sur ces routes, les aéroports à partir desquels ces transporteurs peuvent exploiter des vols internationaux ou encore le nombre de transporteurs autorisés à utiliser certains aéroports en particulier. Toute restriction ou modification ou tout ajout apportés à ces ententes, règlements ou politiques pourraient nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. En outre, toute approche plus libérale que pourrait adopter le Canada à l'égard des ententes visant les services aériens conclues avec des pays étrangers pourrait porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière, et pourrait entraîner une dépréciation considérable des immobilisations corporelles et incorporelles.

Les projets futurs et actuels d'Air Canada visant la conclusion ou l'expansion de coentreprises de partage des revenus ou d'autres ententes de partenariat à l'égard de diverses routes internationales ou la réalisation d'acquisitions ou d'autres transactions peuvent être contestés par les autorités canadiennes ou internationales compétentes ou par des tiers, et ils sont, et peuvent être, assujettis à l'aval des autorités canadiennes et internationales compétentes, à l'absence de contestation de la part de ces autorités et à la satisfaction des exigences réglementaires nécessaires. Rien ne garantit que ces conditions seront remplies ou demeureront en vigueur ou que

les exigences ou normes réglementaires en vigueur ou modifiées pourront être satisfaites.

Bien des éléments composant les activités d'Air Canada peuvent également être assujettis, dans un nombre croissant de territoires, à un cadre législatif et réglementaire de plus en plus sévère en matière de réformes environnementales, en ce qui a trait par exemple aux changements climatiques, outre les questions qui font l'objet des paragraphes qui suivent.

Le mécanisme mondial basé sur le marché, appelé régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), que l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'« OACI ») a adopté en 2016, vise les émissions des vols internationaux applicables. Le régime CORSIA doit être appliqué par phases, les deux premières (s'échelonnant de 2021 à 2023 et de 2024 à 2026, respectivement) étant volontaires, la troisième phase (qui s'échelonne de 2027 à 2035) étant obligatoire. Le Canada a adopté volontairement la première phase. En fonction du régime CORSIA, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont continué d'exempter du système d'échange de droits d'émissions de l'Union européenne (l'« UE ») les vols reliant l'Europe et les pays tiers. En 2016, le gouvernement fédéral canadien a proposé un modèle pancanadien pour la tarification du carbone devant être adopté dans toutes les administrations d'ici 2018, la tarification devant se baser sur les émissions de gaz à effet de serre provenant de toutes les sources de carburant fossile, notamment le carburant aviation et les autres carburants qu'utilise Air Canada relativement aux opérations au sol ou à l'équipement fixe de combustion. Les provinces canadiennes peuvent mettre sur pied, soit un système explicite fondé sur les tarifs, comme une taxe sur le carbone ou un système basé sur les prélèvements, soit un système de plafonnement et d'échange. Certaines provinces, notamment la Colombie-Britannique et le Québec, ont instauré un système de tarification du carbone, d'autres appliquent le système du filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone. Air Canada et les transporteurs régionaux exploitant des vols pour le compte d'Air Canada sont assujettis à une tarification sur le carbone visant les vols exploités entre provinces.

Air Canada ne peut prédire si, ni comment, ces initiatives, ou d'autres initiatives, seront mises en œuvre au bout du compte ni l'incidence qu'elles auront sur la Société, et des mesures prises à l'avenir au Canada et à l'étranger pourraient avoir une incidence défavorable sur Air Canada, notamment en accroissant les coûts qu'elle doit engager. Bien qu'Air Canada maintienne sa focalisation sur l'amélioration des efficacités, notamment en ce qui a trait à la réduction de l'empreinte carbone, l'incidence sur la Société d'initiatives en matière de changements climatiques et d'environnement pourrait dépendre, en partie, de la possibilité et du montant du recouvrement de ces coûts majorés liés à ces initiatives, si recouvrement il y a, notamment sous la forme de hausses des tarifs passages et fret.

Air Canada est également assujettie aux lois du Canada et d'autres pays en matière de confidentialité et de sécurité des



renseignements sur les passagers et les employés, notamment en ce qui concerne les systèmes d'information préalable sur les passagers et l'accès aux systèmes de réservations des sociétés aériennes, lois qui ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre parmi ceux qui ont autorité sur Air Canada, notamment ceux où elle est en exploitation, exerce des activités ou traite ou stocke des données. En nombre croissant, ces lois et règlements deviennent de plus en plus stricts et peuvent présenter des conflits entre eux. L'obligation de se conformer à ces cadres législatifs et réglementaires entraîne une complexité accrue, des charges d'exploitation supplémentaires, ainsi qu'un risque plus important d'amendes et de pénalités, et tout accroissement du fardeau réglementaire ou toute contravention aux obligations en matière de confidentialité et de sécurité des renseignements pourraient nuire à Air Canada, à ses activités (notamment en touchant son goodwill et sa réputation), à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Certains territoires de compétence (notamment le Canada, les États-Unis, les pays membres de l'Union européenne et d'autres territoires où Air Canada est en exploitation ou exerce des activités) ont promulgué et appliqué des mesures en matière de protection et d'accessibilité des consommateurs ainsi que des droits des passagers, et ils pourraient le faire à nouveau à l'avenir, tout comme les autorités de réglementation des pays concernés. Ces mesures peuvent se traduire par des obligations importantes, extraordinaires, incohérentes, voire contradictoires, pour Air Canada et peuvent accroître sa responsabilité et les coûts qu'elle engage. Ces mesures pourraient par conséquent avoir un effet défavorable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

En 2019, le gouvernement fédéral a adopté le *Règlement sur la protection des passagers aériens* pris en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, lequel règlement régit les vols au départ et à destination du Canada, y compris les vols de correspondance. Ce règlement énonce les obligations du transporteur, notamment en cas de retards ou d'annulations de vol, de refus d'embarquement, de perte de bagages, et fournit dans certains cas les normes minimales pour le traitement et l'indemnisation des passagers, et d'autres obligations. Le ministre des Transports est également autorisé à ordonner à l'Office des transports du Canada de promulguer des règlements concernant toute autre obligation d'un transporteur à l'égard des passagers.

Programme de fidélisation Aéroplan – La perte de partenaires pour l'échange de points, les modifications visant l'accumulation ou les taux d'échange, la hausse des taux d'échange de points ou des perturbations ou d'autres interruptions des services visant Aéroplan pourraient nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

En janvier 2019, Air Canada a réalisé l'acquisition d'Aéroplan inc. (anciennement Aimia Canada Inc.), propriétaire et exploitant du programme de fidélisation Aéroplan. Air Canada offre à

ses clients membres Aéroplan la possibilité d'accumuler des milles Aéroplan, ce qui, de l'avis de la direction, est un facteur important dans la décision de nombreux clients de choisir Air Canada comme transporteur aérien, et contribue à les fidéliser. La réussite du programme Aéroplan est tributaire du maintien d'un nombre suffisant de partenaires d'accumulation et d'échange de points. Des hausses des taux d'échange des milles Aéroplan accumulés, tout défaut de bien exploiter le programme Aéroplan ou une interruption ou perturbation imprévue des services du programme Aéroplan pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Air Canada s'applique à mettre sur pied un nouveau programme de fidélisation Aéroplan refondu, initiative qui exige d'importants investissements et comporte certains risques et incertitudes, notamment le risque lié à la capacité d'attirer de nouveaux participants et de fidéliser les participants actuels, d'instaurer les systèmes de technologie de l'information et de gestion de la fidélisation nécessaires, outre le risque lié au passage de l'actuel programme Aéroplan au nouveau programme de fidélisation. Bien qu'Air Canada estime qu'elle serait en mesure d'atténuer et de surmonter les risques et de mener à bien la création de son nouveau programme de fidélisation, le transfert depuis le programme Aéroplan actuel ainsi que le lancement et l'exploitation du nouveau programme de fidélisation d'Air Canada comportent des risques susceptibles de porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Changement climatique – Les changements touchant l'environnement, la réglementation environnementale et l'opinion publique concernant le transport aérien pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

À l'instar d'autres sociétés aériennes, Air Canada est assujettie aux risques liés au changement climatique, notamment à l'égard d'autres facteurs décrits dans le présent rapport de gestion. Le secteur du transport aérien est une source de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre et il est assujetti à un cadre législatif et réglementaire exhaustif en la matière, notamment celui décrit dans le présent rapport de gestion. Le changement climatique peut accroître la fréquence et l'intensité des intempéries graves au sol et dans les airs (notamment des épisodes de turbulence). Les phénomènes météorologiques violents à des aéroports ou destinations desservis par Air Canada peuvent influencer sur la viabilité ou le coût d'exploiter des vols pour ces destinations. Les préoccupations concernant le changement climatique et l'effet des émissions de carbone provenant du transport aérien pourraient comprimer la demande connexe et nuire à la perception qu'a le public d'Air Canada et de sa marque. Le changement climatique ainsi que le défaut de s'adapter et de réagir à l'évolution du cadre réglementaire connexe ou de l'opinion publique, le défaut de mettre en œuvre des



technologies réduisant efficacement les répercussions sur le climat ou l'environnement, d'améliorer la durabilité des activités d'exploitation ou par ailleurs de faire face aux enjeux liés au changement climatique en temps opportun seraient susceptibles de porter un grave préjudice à Air Canada, à sa marque, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Interruptions ou perturbations de service – Les interruptions ou perturbations du service pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue au départ et à destination de plusieurs plaques tournantes, dont Toronto-Pearson. Les retards ou les interruptions de service, notamment ceux causés par des incidents liés à la sûreté ou à des défaillances informatiques ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques et les conflits de travail des employés des aéroports, des bagagistes, des contrôleurs aériens, du personnel de sûreté et des autres travailleurs qui ne sont pas employés par Air Canada ou pour d'autres raisons indépendantes de la volonté d'Air Canada, pourraient porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Des conditions environnementales, des enjeux technologiques et d'autres facteurs en surcroît de ceux découlant de conditions météorologiques, y compris des facteurs mentionnés dans le présent rapport de gestion, pourraient occasionner des retards ou interruptions de service ou nuire à la demande et faire augmenter le coût des transports aériens. Ces conditions et facteurs d'ordre environnemental, comme ceux qui découleraient d'éruptions volcaniques ou d'autres phénomènes naturels, des facteurs qui ont une origine humaine, ainsi que ceux découlant de l'accroissement de la fréquence, de la force et de la durée de phénomènes météorologiques violents, notamment en raison du changement climatique, pourraient entraîner des retards ou des interruptions de service, faire augmenter les coûts d'Air Canada ou comprimer la demande de déplacements par avion, tous des facteurs pouvant porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Transporteurs régionaux – Le manquement de transporteurs régionaux à leurs obligations envers Air Canada pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

Air Canada entend donner plus d'envergure à son réseau au moyen de contrats d'achat de capacité avec certaines sociétés aériennes et des transporteurs régionaux, comme Jazz et Sky Regional, qui exploitent des vols pour le compte d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rémunère Jazz selon un barème fixe pour certains éléments et en fonction des coûts que Jazz engage pour certains autres. Air Canada rembourse également à Jazz certains coûts refacturés que cette dernière prend en charge, comme les coûts de carburant, les redevances

de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires ou elle prend les dispositions nécessaires pour fournir les produits ou services connexes à Jazz. En outre, le CAC de Jazz stipule la taille minimale du parc aérien que doit maintenir Jazz et prévoit une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à recourir à Jazz pour le temps de vol indiqué. L'augmentation importante des coûts que Jazz engage, l'inexécution des obligations contractuelles de Jazz aux termes du CAC de Jazz, certains facteurs pouvant réduire l'utilisation du parc aérien de Jazz, comme un ralentissement économique ou des perturbations des marchés, ou encore l'interruption ou la cessation imprévues des services de Jazz, ou d'autres circonstances semblables liées à d'autres sociétés aériennes procurant de la capacité à Air Canada, pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Marque d'Air Canada – Le défaut de préserver ou d'accroître la valeur de sa marque pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

Air Canada estime que sa réussite repose sur la valeur de sa marque et son aptitude à la préserver, à la faire croître et à en tirer parti. La marque Air Canada a acquis une grande notoriété dans le monde entier et la Société est très bien notée dans le cadre d'études de tiers sur la valeur de la marque qui tiennent compte en partie de la perception des consommateurs relativement à l'appréciation subjective de diverses caractéristiques. Air Canada estime jouir d'une excellente réputation, qu'elle s'efforce d'ailleurs d'améliorer sans cesse, du fait de la sûreté et de la qualité de ses services et de l'excellente expérience voyage qu'elle offre constamment à ses passagers. La marque Air Canada et la réputation de celle-ci pourraient se ressentir défavorablement de toute publicité négative importante par le truchement des médias sociaux. Qu'elle soit justifiée ou non, la publicité négative peut se répandre rapidement dans les médias sociaux et numériques. L'incapacité de la Société de réagir en temps opportun et de manière appropriée à la publicité négative pourrait nuire à sa marque et à sa réputation. Tout défaut de préserver ou d'accroître la valeur de sa marque, notamment en raison d'un acte ou d'une omission de sa part ou de la part d'un partenaire commercial ou d'un tiers, pourrait avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Endettement – Le niveau d'endettement d'Air Canada est élevé, et rien ne garantit que la Société sera en mesure de régler ses dettes et d'honorer ses obligations locatives et autres

Le niveau d'endettement d'Air Canada est élevé, notamment en raison des coûts substantiels liés aux locations et acquisitions d'avions et autres financements. En raison d'une conjoncture défavorable ou d'autres facteurs qui pourraient la toucher, il est possible qu'Air Canada ait, à l'avenir, à accroître son niveau d'endettement actuel ou prévu. Bien qu'Air Canada se soit



attachée à réduire son niveau d'endettement et à améliorer ses ratios de levier financier, son niveau d'endettement actuel ou futur pourrait avoir de lourdes répercussions. La capacité d'Air Canada de s'acquitter de ses obligations de paiement prévues sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement futur de ses activités et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. Air Canada contracte une partie importante de son endettement en monnaies étrangères, principalement en dollars américains. Par conséquent, les remboursements futurs au titre du service de la dette sont assujettis au risque de change. Rien ne garantit qu'Air Canada sera toujours à même de tirer de ses activités suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette, de ses obligations découlant de contrats de location et autres. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordre économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d'Air Canada.

Coûts de main-d'œuvre et relations de travail – Air Canada pourrait ne pas être en mesure de maintenir les coûts de main-d'œuvre à des niveaux opportuns ni de conclure des conventions collectives lui permettant de mettre en œuvre de façon fructueuse ses initiatives stratégiques. Rien ne garantit que les conventions collectives seront renouvelées sans conflit ni interruption de travail

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. La plupart des employés d'Air Canada sont syndiqués. Bien qu'Air Canada ait conclu des ententes de longue durée avec les syndicats représentant une partie importante de ses effectifs syndiqués, rien ne garantit que les conventions collectives qu'elle conclura ultérieurement avec les syndicats représentant ses employés ou que les résultats des arbitrages se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes d'Air Canada ou qui sont comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient accroître les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ou encore imposer des modalités restreignant ou réduisant la capacité d'Air Canada de maintenir ses objectifs commerciaux ou d'entreprendre des initiatives stratégiques, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités d'Air Canada, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Rien ne garantit que les conventions collectives pourront être de nouveau renouvelées sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura par ailleurs pas de conflit de travail ou d'action syndicale qui occasionnerait une détérioration, interruption ou perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière

de mettre en œuvre ses plans d'entreprise ou d'exercer ses activités, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. En ce qui concerne les syndicats représentant des salariés en poste au Canada, des grèves et lockout peuvent légalement être déclenchés après l'expiration de ces conventions et les négociations portant sur leur renouvellement quand certaines conditions préalables prescrites par le Code canadien du travail ont été satisfaites.

De plus, un conflit ou arrêt de travail impliquant un groupe d'employés syndiqués de Jazz, ou d'autres sociétés aériennes exploitant des vols pour le compte d'Air Canada, des fournisseurs essentiels ou d'autres tiers avec lesquels Air Canada fait affaire porterait vraisemblablement un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance^{MD} ou visant les activités dans des aéroports clés risqueraient de faire baisser la demande à l'égard du trafic de correspondance avec Air Canada et pourraient porter un grave préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière de celle-ci.

Star Alliance et coentreprises – Si un membre clé quittait le réseau Star Alliance ou manquait à ses obligations connexes, y compris aux termes d'ententes de coentreprise, cela pourrait avoir de graves répercussions sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière

Les ententes stratégiques et commerciales qu'Air Canada a conclues avec les membres du réseau Star Alliance, notamment Lufthansa AG et United Airlines, partenaires de la coentreprise A++, lui rapportent d'importantes retombées, notamment celles qui découlent de l'exploitation à code multiple, de l'harmonisation des correspondances, de la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et de l'accès aux salons aéroportuaires des autres sociétés membres. Le fait pour un membre clé de quitter le réseau Star Alliance ou d'être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations envers Air Canada pourrait nuire gravement aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Contraintes imposées par des clauses restrictives – Les clauses restrictives prévues dans les ententes auxquelles Air Canada est partie peuvent avoir une incidence sur la façon dont Air Canada exerce ses activités et, dans certains cas, peuvent même restreindre considérablement, voire entraver, sa capacité d'exercer ses activités

Certains des arrangements financiers et autres contrats importants auxquels Air Canada est partie sont assortis, et pourraient être assortis à l'avenir, de clauses restrictives (portant notamment sur les évaluations d'actifs, le seuil de liquidité, le ratio de couverture des charges fixes) qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité de structurer ou d'exercer ses activités à sa guise, notamment parce qu'elles réduisent sa trésorerie, ou l'empêchent de

contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, de verser des dividendes, d'engager des dépenses d'investissement, et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises ou à un changement de contrôle. Bien qu'Air Canada ait réussi récemment à négocier des clauses restrictives plus favorables et moins contraignantes, rien ne garantit qu'elle pourra continuer de le faire. Les autres ententes de financement ou contrats importants qu'elle pourrait souscrire à l'avenir risquent d'être assortis de clauses qui la limiteraient, de façon analogue ou encore plus stricte, dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa capacité d'exercer ses activités et à sa rentabilité.

Tout manquement d'Air Canada à ses obligations contractuelles (notamment à ses clauses restrictives financières ou autres) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et au paiement de ses coûts fixes pourrait avoir des conséquences défavorables importantes, dont le devancement de certaines échéances, la retenue des produits perçus d'avance par des fournisseurs de services de carte de crédit, ou l'exercice d'autres recours par ses créanciers, bailleurs et autres parties contractantes qui pourraient entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou accords. Le cas échéant, Air Canada risque de ne pas être en mesure de rembourser cette dette par anticipation ou de s'acquitter de ses obligations aux termes de certains contrats, de verser les loyers sur ses avions ou de couvrir ses coûts fixes. De plus, les prêteurs pourraient saisir la totalité ou la quasi-totalité des actifs d'Air Canada à titre de garanties sur ses obligations.

Se reporter à la rubrique 10.8, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les ententes d'Air Canada concernant le traitement des opérations par carte de crédit.

Besoins de capitaux et de liquidités – Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'obtenir, en temps voulu et à des conditions acceptables, les fonds nécessaires pour satisfaire à ses besoins en trésorerie et financer les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement requises

Les risques décrits dans le présent rapport de gestion pourraient se répercuter sur la situation de trésorerie d'Air Canada, entre autres les risques ayant trait aux conditions économiques, aux taux de change, à la concurrence accrue, à la volatilité des prix du carburant, aux différends de travail et aux clauses restrictives de contrats (qui imposent à Air Canada des réserves de liquidités minimales, exigence qui pourrait l'obliger à fournir des dépôts de garantie à des contreparties). Pour gérer ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes liquidités ainsi que des charges d'exploitation et des dépenses d'investissement courantes considérables sont nécessaires.

Bien que sa situation de trésorerie ait connu une amélioration sensible au cours des dernières années, rien ne garantit qu'Air Canada continuera de disposer de liquidités suffisantes, issues soit de ses activités d'exploitation, soit de la mobilisation de capitaux selon des modalités acceptables, en vue de financer les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement requises pour gérer tout enjeu et poursuivre la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

Un recul prononcé du cours des titres d'Air Canada, y compris un affaissement généralisé des marchés financiers, une révision à la baisse des notes de crédit d'Air Canada, des écarts entre les résultats financiers réels ou prévus d'Air Canada et les attentes que rendent publiques les analystes, outre les événements touchant les activités de la Société ou le contexte dans lequel elle évolue, pourraient avoir un effet néfaste sur la capacité de la Société de mobiliser des capitaux, d'émettre des titres d'emprunt, de contracter des emprunts selon des modalités acceptables, de recruter ou de conserver des employés clés, de procéder à des acquisitions stratégiques ou de conclure des partenariats commerciaux, ou encore d'exercer ses activités, et ces facteurs pourraient contribuer à la volatilité du cours des titres d'Air Canada.

Litiges – Air Canada peut faire l'objet de poursuites qui pourraient avoir une incidence défavorable importante

Dans l'exercice de ses activités, Air Canada s'expose à des réclamations et poursuites (dont des recours collectifs) notamment en ce qui concerne ses arrangements contractuels ou l'évolution du cadre législatif ou réglementaire. Les litiges ou les réclamations à venir pourraient avoir un effet néfaste important sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Écart de change – Une dépréciation sensible du dollar canadien par rapport au dollar américain porterait un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

Les résultats financiers d'Air Canada sont sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des achats d'avions, de la location d'avions, de la maintenance, des charges aéroportuaires, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits, des frais de vente et de distribution, des paiements au titre des intérêts et du service de la dette, alors qu'elle perçoit une part substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir les risques associés à la fluctuation des taux de change, ou de les couvrir adéquatement ou suffisamment. Une dépréciation sensible du dollar canadien par rapport au dollar américain ou d'autres devises ferait augmenter les coûts d'Air Canada par rapport à ceux de ses rivaux américains ou étrangers. L'un ou l'autre de ces facteurs porterait un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.



Régimes de retraite – L'omission ou l'incapacité d'Air Canada de verser les cotisations en trésorerie prévues à ses régimes de retraite pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

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. Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en supposant l'existence indéfinie du régime) et de la solvabilité (en supposant la résiliation immédiate du régime). En outre, tout régime agréé canadien doit faire l'objet de cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice considéré à moins que ces cotisations ne puissent être prélevées (sous réserve des modalités du régime et de la législation en vigueur) d'un excédent de solvabilité suffisant. Les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation prévues) peuvent varier considérablement en fonction de divers facteurs, notamment les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite, l'évolution de la réglementation, les données démographiques du régime, les modifications apportées aux dispositions du régime, les modifications apportées aux stratégies de placement des actifs des régimes, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des régimes et les variations des taux d'intérêt) et d'autres facteurs. La détérioration des conditions économiques ou un fléchissement des taux d'intérêt pendant une période prolongée pourraient faire augmenter considérablement les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite, ce qui porterait un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Se reporter à la rubrique 10.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Personnel essentiel – Air Canada est tributaire de ses employés clés et toute pénurie ou tout roulement de personnel importants pourrait lui nuire considérablement

La capacité d'Air Canada de mener à bien son plan d'entreprise et d'exercer ses activités est tributaire de l'expérience sectorielle, des compétences et des connaissances de nombre d'employés, notamment ses dirigeants, ses gestionnaires, ses employés affectés aux vols et aux activités d'exploitation et autres employés clés. Une pénurie ou un roulement de personnel importants à la tête ou dans des secteurs clés d'Air Canada seraient de nature à nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les éléments qualifiés dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Accessibilité à l'assurance et augmentation des frais d'assurance – L'augmentation des coûts d'assurance ou la réduction de la couverture d'assurance pourraient avoir une incidence néfaste considérable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière

Le secteur des assurances aviation réévalue en permanence les risques posés par les actes terroristes qu'il est prêt à couvrir et cela pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d'Air Canada que sur sa propre assurabilité à l'avenir (notamment en ce qui concerne la couverture contre le risque de guerre). Dans l'éventualité où les assureurs actuels d'Air Canada ne pourraient ou ne voudraient lui fournir une couverture d'assurance et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire, les frais d'assurance d'Air Canada pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.



21. 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.

La Société déposera des attestations, signées par son chef de la direction et son chef des Affaires financières, auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (« ACVM »), au moment du dépôt de la notice annuelle de la Société. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent, 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. Le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent également l'adéquation de l'information financière publiée dans les documents intermédiaires déposés auprès des autorités de réglementation des valeurs mobilières. Dans ces documents intermédiaires, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent en outre la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière et des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société.

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 audités, et le Conseil d'administration de la Société a approuvé ces documents aux fins de publication.

RAPPORT DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DES CONTRÔLES ET PROCÉDURES DE COMMUNICATION DE L'INFORMATION

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et de concert avec eux, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication de la Société (aux termes du *Règlement 52-109*) et a conclu que, au 31 décembre 2019, ces contrôles et procédures étaient efficaces.

RAPPORT DE LA DIRECTION SUR LES CONTRÔLES INTERNES À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière (aux termes du *Règlement 52-109*). Pour ce faire, elle est partie des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne (2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu que, au 31 décembre 2019, les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique de la Société en matière de communication d'informations financières et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

MODIFICATIONS AU CONTRÔLE INTERNE À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Au cours du trimestre clos le 31 décembre 2019, certaines modifications au contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société ont eu, ou sont raisonnablement réputées avoir eu, une incidence significative sur celui-ci.

En novembre 2019, la Société a entrepris la transition vers un nouveau système de réservations, laquelle donne lieu à des changements et améliorations sensibles visant ses processus à l'égard des réservations, de la billetterie et des ventes. Cette transition comprend la migration des réservations actives dans le nouveau système. Du fait de ce changement de système, les contrôles internes, la documentation et les procédures ont été mis à jour et mis à l'essai durant le quatrième trimestre de 2019.

En outre, durant le premier trimestre de 2019, comme il a déjà été indiqué, Air Canada a adopté de nouvelles procédures de contrôle interne relativement à l'adoption d'IFRS 16 *Contrats de location* et à la consolidation du programme de fidélisation Aéroplan.

Par suite de l'adoption d'IFRS 16 *Contrats de location*, de nouveaux contrôles internes ont été mis en place au premier trimestre de 2019 pour assurer le suivi et l'inscription des obligations locatives et des actifs au titre du droit d'utilisation supplémentaires, notamment de nouveaux processus visant à enregistrer les changements et autres modifications liés à ces contrats de location. De plus, de nouveaux processus ont été mis en œuvre afin de communiquer l'information à fournir conformément à la nouvelle norme.

Comme il est décrit à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, et à la rubrique 15, *Jugements et estimations comptables critiques*, de nouvelles estimations et méthodes comptables ont été adoptées relativement à la comptabilisation des produits différés d'Aéroplan, notamment des estimations visant l'équivalent de la valeur du billet et les désistements. De nouveaux contrôles internes ont été mis en place par suite de l'acquisition d'Aéroplan.



22. 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 selon les PCGR comme suit :

	QUATRIÈMES TRIMESTRES			EXERCICES		
	2019	2018	VARIATION (\$)	2019	2018	VARIATION (\$)
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	145 \$	179 \$	(34) \$	1 650 \$	1 496 \$	154 \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	520	440	80	1 986	1 717	269
BAIIDA	665 \$	619 \$	46 \$	3 636 \$	3 213 \$	423 \$

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, des charges d'exploitation d'Aéroplan pour l'exercice d'acquisition initial 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 voyage 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.

Après la réalisation de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019, Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la Société, les CESMO ajustées d'Air Canada pour 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan.



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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)			QUATRIÈMES TRIMESTRES			EXERCICES		
	2019	2018	VARIATION (\$)	2019	2018	VARIATION (\$)		
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 284 \$	4 048 \$	236 \$	17 481 \$	16 507 \$	974 \$		
Compte tenu des éléments suivants :								
Charge de carburant aviation	(1 013)	(1 091)	78	(4 347)	(4 500)	153		
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(131)	(126)	(5)	(627)	(602)	(25)		
Charges d'exploitation d'Aéroplan	(58)	-	(58)	(200)	-	(200)		
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 082 \$	2 831 \$	251 \$	12 307 \$	11 405 \$	902 \$		
SMO (en millions)	26 431	25 597	3,3 %	112 814	110 866	1,8 %		
CESMO ajustées (en cents)	11,67 ¢	11,06 ¢	5,5 %	10,91 ¢	10,29 ¢	6,1 %		

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. Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté avant les intérêts afin de déterminer le rendement du capital investi.

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)			QUATRIÈMES TRIMESTRES			EXERCICES		
	2019	2018	VARIATION (\$)	2019	2018	VARIATION (\$)		
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	172 \$	(391) \$	563 \$	1 775 \$	228 \$	1 547 \$		
Compte tenu des éléments suivants :								
Perte (profit) de change	(92)	444	(536)	(499)	578	(1 077)		
Coût financier net au titre des avantages du personnel	10	12	(2)	39	50	(11)		
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(5)	3	(8)	(23)	1	(24)		
Profit aux règlements et modifications de dettes	(6)	-	(6)	(6)	(9)	3		
(Profit) perte à la cession d'actifs ¹⁾	(13)	-	(13)	(13)	188	(201)		
Résultat avant impôts ajusté	66 \$	68 \$	(2) \$	1 273 \$	1 036 \$	237 \$		

1) En 2018, Air Canada a comptabilisé une perte à la cession d'actifs de 188 M\$ relativement à la vente de 25 appareils E190 d'Embraer.



BÉNÉFICE NET AJUSTÉ (PERTE NETTE AJUSTÉE) ET BÉNÉFICE AJUSTÉ (PERTE AJUSTÉE) PAR ACTION – RÉSULTAT DILUÉ

Air Canada se sert du « bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) » et du « bénéfice ajusté par action (perte ajustée) – résultat dilué » pour mesurer le rendement financier global de ses activités sans égard aux effets après impôts 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 bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) se rapproche du bénéfice net selon les PCGR de la façon suivante :

	QUATRIÈMES TRIMESTRES			EXERCICES		
	2019	2018	VARIATION (\$)	2019	2018	VARIATION (\$)
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	152 \$	(360) \$	512 \$	1,476 \$	37 \$	1,439 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
(Profit) perte de change	(94)	403	(497)	(430)	530	(960)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	7	10	(3)	28	37	(9)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(4)	3	(7)	(17)	1	(18)
Profit aux règlements et modifications de dettes	(4)	(5)	1	(4)	(4)	-
(Profit) perte à la cession d'actifs ¹⁾	(10)	4	(14)	(10)	137	(147)
Recouvrement d'impôts net exceptionnel ²⁾	-	-	-	(126)	-	(126)
Bénéfice net ajusté	47 \$	55 \$	(8) \$	917 \$	738 \$	179 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	269	275	(6)	272	276	(4)
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué	0,17 \$	0,20 \$	(0,03) \$	3,37 \$	2,67 \$	0,70 \$

1) En 2018, Air Canada a comptabilisé une perte à la cession d'actifs de 188 M\$ relativement à la vente de 25 appareils E190 d'Embraer.

2) Air Canada a comptabilisé des éléments d'impôts nets exceptionnels en 2019 qui ont trait principalement à son acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

Le tableau suivant présente les données relatives aux actions servant au calcul du bénéfice par action (résultats dilué et de base) en fonction du bénéfice ajusté par action :

	QUATRIÈMES TRIMESTRES		EXERCICES	
	2019	2018	2019	2018
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	266	271	268	272
Effet dilutif	3	4	4	4
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	269	275	272	276



RENDEMENT DU CAPITAL INVESTI

Air Canada se sert du rendement du capital investi afin d'évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise pour générer des rendements. Le rendement du capital investi se fonde sur le résultat avant impôts ajusté, compte non tenu des charges d'intérêts. Le capital investi comprend la moyenne de la dette à long terme en glissement annuel, la moyenne des obligations locatives en glissement annuel, la moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires en glissement annuel, déduction faite de la trésorerie excédentaire. Air Canada définit la trésorerie excédentaire comme le total de la trésorerie et des placements qui excède le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités d'exploitation. Cette mesure de la liquidité comprend la trésorerie, les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions à court terme ainsi que les placements à long terme. Air Canada estime que le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités commerciales courantes correspond à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie suffit pour couvrir les produits passages perçus d'avance et combler les besoins de liquidité d'Air Canada, comme ils sont décrits à la rubrique 10.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion. Air Canada calcule le capital investi en fonction d'une méthode de calcul du rendement du capital investi basée sur la valeur comptable, comme il est décrit ci-dessus. Se reporter à la définition du résultat avant impôts ajusté plus haut en vue de savoir pourquoi Air Canada recourt au résultat avant impôts ajusté pour évaluer le rendement financier avant impôts global de ses activités.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

	PÉRIODES DE 12 MOIS CLOSES LES	
	31 DÉCEMBRE 2019	31 DÉCEMBRE 2018
Bénéfice avant impôts sur le résultat selon les PCGR	1 775 \$	228 \$
Retrancher :		
(Profit) perte de change	(499)	578
Coût financier net au titre des avantages du personnel	39	50
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(23)	1
Profit aux règlements et modifications de dettes ¹⁾	(6)	(9)
(Profit) perte à la cession d'actifs ²⁾	(13)	188
Résultat avant impôts ajusté	1 273 \$	1 036 \$
Compte tenu des éléments suivants :		
Charge d'intérêts	515	567
Résultat avant impôts ajusté avant les intérêts	1 788 \$	1 603 \$
Capital investi :		
Moyenne de la dette à long terme et des obligations locatives	9 582	9 649
Moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires, déduction faite de la trésorerie excédentaire	1 951	2 227
Capital investi	11 533 \$	11 876 \$
Rendement du capital investi (en %)	15,5 %	13,5 %

- 1) En 2019, Air Canada a comptabilisé un profit aux règlements et modifications de dettes de 6 M\$ lié à la refixation de prix de la facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US. En 2018, Air Canada a comptabilisé un profit aux règlements et modifications de dettes de 9 M\$, qui comprenait un profit de 11 M\$ lié à la refixation de prix de la facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US et une perte de 2 M\$ relative au remboursement anticipé d'un instrument d'emprunt à taux fixe.
- 2) En 2019, Air Canada a comptabilisé un profit à la cession d'actifs de 13 M\$ relativement à la vente d'un appareil, de moteurs de rechange et d'un simulateur de vol. En 2018, Air Canada a comptabilisé une perte à la cession d'actifs de 188 M\$ relativement à la vente de 25 appareils d'Embraer.



FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES

Les flux de trésorerie disponibles sont couramment utilisés dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert 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'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 10.5, *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.

RATIO DETTE NETTE-BAIIDA DES 12 DERNIERS MOIS (RATIO DE LEVIER FINANCIER)

Le ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier » dans le présent rapport de gestion) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette divisée par le BAIIDA des 12 derniers mois (compte non tenu des éléments particuliers). Comme il est mentionné plus haut, Air Canada retrace les éléments particuliers des résultats relatifs au BAIIDA (qui sont utilisés pour déterminer le ratio de levier financier), car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente. Se reporter à la rubrique 10.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.



23. GLOSSAIRE

Aéroplan – Aéroplan inc., anciennement connue sous la dénomination Aimia Canada 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 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Air Canada retrace les éléments particuliers du calcul du BAIIDA.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé(e) d'Air Canada ajusté(e) en vue d'en exclure l'incidence après impôts des profits ou pertes 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 bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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, aux charges d'exploitation d'Aéroplan et aux éléments particuliers. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *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.

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'Aéroplan. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 10.5, *Flux de trésorerie consolidés*, et 22, *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 sièges-milles offerts (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 du Transport Aérien International (« 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) – 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 siège-mille offert.



Ratio de levier financier – Ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIDA des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 10.3, *Dette nette*, et 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement du capital investi – Mesure de la rentabilité du capital qu'utilise une société pour générer des rendements. Le rendement du capital investi est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par passager-mille payant.

Résultat avant impôts ajusté – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat et ajusté en vue d'en exclure l'incidence des profits ou pertes 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 22, *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.

Toronto-Pearson – Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto.



2019

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS ET NOTES COMPLÉMENTAIRES





RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés ont été préparés par la direction. La direction est responsable de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada qui intègrent les *Normes internationales d'information financière* publiées par l'International Accounting Standards Board. Il incombe à la direction de choisir les méthodes comptables et d'établir les jugements et les estimations comptables importants. La direction est également responsable de tous les autres renseignements financiers inclus dans le rapport de gestion et il lui appartient de s'assurer que ces renseignements concordent, lorsque cela est approprié, avec l'information contenue dans les états financiers consolidés.

Il revient à la direction d'établir et d'exercer un contrôle interne adéquat sur l'information financière, notamment de mettre en place les politiques et les procédures permettant de garantir, dans une mesure raisonnable, que les actifs sont protégés et que les états financiers consolidés ainsi que les autres renseignements financiers sont complets, impartiaux et adéquats.

Le Comité de vérification, des finances et du risque, composé entièrement d'administrateurs indépendants, vérifie la qualité et l'intégrité de l'information financière de la Société et fait les recommandations d'approbation des états financiers au Conseil d'administration, chapeaute la direction dans sa responsabilité de veiller à ce que les systèmes d'aide au contrôle interne soient adéquats, voit à ce qu'un auditeur externe indépendant et compétent soit nommé et approuve au préalable les honoraires et frais d'audit, afférents à celui-ci ou pour d'autres services que l'audit. Le Conseil d'administration approuve les états financiers consolidés de la Société et le rapport de gestion avant leur diffusion. Le Comité de vérification, des finances et du risque rencontre la direction et les auditeurs internes et externes au moins quatre fois par année pour examiner les points touchant l'information financière et les annonces à ce sujet, ainsi que les questions d'audit et d'autres questions.

Les auditeurs externes, à savoir PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l., effectuent un audit indépendant des états financiers consolidés conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada et expriment leur opinion sur ceux-ci. Pour répondre à ces normes, il est nécessaire que l'audit soit planifié et mené de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. Les auditeurs externes peuvent en tout temps consulter le Comité de vérification, des finances et du risque et rencontrent celui-ci périodiquement.

Calin Rovinescu

Président et chef de la direction

Michael Rousseau

Chef de la direction adjoint et
chef des Affaires financières

Le 17 février 2020



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Aux actionnaires d'Air Canada

NOTRE OPINION

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière d'Air Canada et de ses filiales (collectivement, la « Société ») aux 31 décembre 2019 et 2018 et au 1^{er} janvier 2018, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018, conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (IFRS).

Notre audit

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de la Société, qui comprennent :

- les états consolidés de la situation financière aux 31 décembre 2019 et 2018 et au 1^{er} janvier 2018;
- les comptes consolidés de résultat pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018;
- les états consolidés du résultat global pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018;
- les états consolidés des variations des capitaux propres pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018;
- les tableaux consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018;
- les notes annexes, qui comprennent un résumé des principales méthodes comptables.

FONDEMENT DE L'OPINION

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés de notre rapport.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Indépendance

Nous sommes indépendants de la Société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers consolidés au Canada, et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles.

OBSERVATIONS – ADOPTION D'UNE NOUVELLE NORME COMPTABLE

Nous attirons l'attention sur la note annexe ZBB des états financiers consolidés, qui décrit l'adoption d'IFRS 16 *Contrats de location*. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.



AUTRES INFORMATIONS

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent du rapport de gestion, que nous avons obtenu avant la date du présent rapport, et des informations, autres que les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états financiers consolidés, incluses dans le rapport annuel, qui est censé être mis à notre disposition après cette date.

Notre opinion sur les états financiers consolidés ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons ni n'exprimerons aucune opinion ou autre forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers consolidés, notre responsabilité consiste à lire les autres informations désignées ci-dessus et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers consolidés ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués à l'égard des autres informations que nous avons obtenues avant la date du présent rapport, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard. Si, à la lecture des informations, autres que les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états financiers consolidés, incluses dans le rapport annuel, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous serons tenus de signaler ce fait aux responsables de la gouvernance.

RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION ET DES RESPONSABLES DE LA GOUVERNANCE À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux IFRS, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la Société à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider la Société ou de cesser ses activités, ou si elle n'a aucune autre solution réaliste que de le faire.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la Société.

RESPONSABILITÉS DE L'AUDITEUR À L'ÉGARD DE L'AUDIT DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés, pris dans leur ensemble, sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long du processus. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la Société;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;



- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la Société à cesser ses activités;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités de la Société pour exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

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

Nous fournissons également aux responsables de la gouvernance une déclaration précisant que nous nous sommes conformés aux règles de déontologie pertinentes concernant l'indépendance, et leur communiquons toutes les relations et les autres facteurs qui peuvent raisonnablement être considérés comme susceptibles d'avoir des incidences sur notre indépendance ainsi que les sauvegardes connexes, s'il y a lieu.

L'associé responsable de la mission d'audit au terme de laquelle le présent rapport de l'auditeur indépendant est délivré est Michael Trudeau.

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.¹

Montréal (Québec)

Le 17 février 2020

¹ CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A113048



ÉTATS CONSOLIDÉS DE LA SITUATION FINANCIÈRE

		31 DÉCEMBRE 2019	31 DÉCEMBRE 2018 RETRAITÉ – NOTE 2	1 ^{er} JANVIER 2018 RETRAITÉ – NOTE 2
(en millions de dollars canadiens)				
ACTIF				
Courant				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 090 \$	630 \$	642 \$
Placements à court terme		3 799	4 077	3 162
Total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme		5 889	4 707	3 804
Liquidités soumises à restrictions	note 2P	157	161	148
Créances clients	note 21	926	796	811
Stocks de carburant aviation		102	109	91
Rechanges et fournitures	note 2Q	110	111	115
Charges payées d'avance et autres actifs courants	note 21	332	417	425
Total de l'actif courant		7 516	6 301	5 394
Placements, dépôts et autres actifs	note 6	936	401	402
Immobilisations corporelles	note 7	12 834	12 183	11 827
Actifs au titre des régimes de retraite	note 11	2 064	1 969	1 583
Impôts sur le résultat différés	note 13	134	314	684
Immobilisations incorporelles	note 8	1 002	404	318
Goodwill	note 9	3 273	311	311
Total de l'actif		27 759 \$	21 883 \$	20 519 \$
PASSIF				
Courant				
Dettes fournisseurs et charges à payer		2 456 \$	1 911 \$	1 927 \$
Produits passages perçus d'avance	note 21	2 939	2 717	2 469
Produits différés d'Aéropplan et autres produits différés	notes 4 et 21	1 162	-	-
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	note 10	1 218	1 048	1 186
Total du passif courant		7 775	5 676	5 582
Dette à long terme et obligations locatives	note 10	8 024	8 873	8 190
Produits différés d'Aéropplan et autres produits différés	notes 4 et 21	3 136	-	-
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	note 11	2 930	2 547	2 592
Provisions liées à la maintenance	note 12	1 240	1 307	1 151
Autres passifs non courants		181	151	159
Impôts sur le résultat différés	note 13	73	52	49
Total du passif		23 359 \$	18 606 \$	17 723 \$
CAPITAUX PROPRES ATTRIBUABLES AUX ACTIONNAIRES				
Capital-actions	note 14	785	798	799
Surplus d'apport		83	75	69
Réserve de couverture		-	-	-
Cumul des autres éléments du résultat global	note 5	25	-	-
Résultats non distribués		3 507	2 404	1 928
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires		4 400	3 277	2 796
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires		27 759 \$	21 883 \$	20 519 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Au nom du Conseil d'administration :


Vagn Sørensen
Président du Conseil



Christie J.B. Clark
Président du Comité de vérification,
des finances et du risque

**COMPTES CONSOLIDÉS DE RÉSULTAT****EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE**

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)

		2019	2018 RETRAITÉ – NOTE 2
PRODUITS D'EXPLOITATION			
Passages	note 21	17 232 \$	16 161 \$
Fret	note 21	717	803
Autres		1 182	1 039
Total des produits		19 131	18 003
CHARGES D'EXPLOITATION			
Carburant aviation		3 862	3 969
Salaires et charges sociales		3 184	2 873
Charges liées aux transporteurs régionaux	note 22	2 441	2 508
Dotations aux amortissements		1 986	1 717
Maintenance avions		1 004	903
Redevances aéroportuaires et de navigation		990	964
Frais de vente et frais de distribution		874	807
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits		627	602
Restauration et services à bord		445	433
Communications et technologies de l'information		397	294
Autres		1 671	1 437
Total des charges d'exploitation		17 481	16 507
Bénéfice d'exploitation		1 650	1 496
PRODUITS (CHARGES) AUTRES QUE D'EXPLOITATION			
Profit (perte) de change		499	(578)
Produits d'intérêts		164	108
Charges d'intérêts		(515)	(567)
Intérêts incorporés		35	35
Coût financier net au titre des avantages du personnel	note 11	(39)	(50)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 18	23	(1)
Profit aux règlements et modifications de dettes	note 10	6	9
Profit (perte) à la cession d'immobilisations	notes 7 et 23	13	(188)
Autres		(61)	(36)
Total des produits (charges) autres que d'exploitation		125	(1 268)
Bénéfice avant impôts sur le résultat		1 775	228
Charge d'impôts sur le résultat	note 13	(299)	(191)
Bénéfice net		1 476 \$	37 \$
BÉNÉFICE NET PAR ACTION			
	note 16		
Bénéfice par action – résultat de base		5,51 \$	0,14 \$
Bénéfice par action – résultat dilué		5,44 \$	0,13 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.



ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT GLOBAL

EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE

(en millions de dollars canadiens)

RÉSULTAT GLOBAL

		2019	2018 RETRAITÉ – NOTE 2
Bénéfice net		1 476 \$	37 \$
Autres éléments du résultat global, déduction faite de la charge d'impôts :	note 13		
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat net			
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	note 11	(22)	503
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	note 5	25	-
Total du résultat global		1 479 \$	540 \$

ÉTATS CONSOLIDÉS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

	CAPITAL SOCIAL	SURPLUS D'APPORT	RÉSERVE DE COUVERTURE	CUMUL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL	RÉSULTATS NON DISTRIBUÉS	TOTAL DES CAPITAUX PROPRES
(en millions de dollars canadiens)						
1 ^{er} janvier 2018 ¹⁾	799 \$	69 \$	– \$	– \$	1 928 \$	2 796 \$
Bénéfice net ¹⁾	–	–	–	–	37	37
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	–	–	–	–	503	503
Total du résultat global	–	–	–	–	540	540
Rémunération fondée sur des actions	–	9	–	–	–	9
Actions émises	8	(3)	–	–	–	5
Actions rachetées et annulées dans le cadre d'une offre de rachat	(9)	–	–	–	(64)	(73)
31 décembre 2018 ¹⁾	798 \$	75 \$	– \$	– \$	2 404 \$	3 277 \$
Bénéfice net	–	–	–	–	1 476	1 476
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	–	–	–	–	(22)	(22)
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	–	–	–	25	–	25
Total du résultat global	–	–	–	25	1 454	1 479
Rémunération fondée sur des actions	–	13	–	–	–	13
Actions émises	14	(5)	–	–	–	9
Actions rachetées et annulées dans le cadre d'une offre de rachat	(27)	–	–	–	(351)	(378)
31 décembre 2019	785 \$	83 \$	– \$	25 \$	3 507 \$	4 400 \$

1) Montants des périodes précédentes après retraitement – se reporter à la note 2.

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.



TABLEAUX CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE

2019

2018
RETRAITÉ –
NOTE 2

(en millions de dollars canadiens)

FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES (AFFECTÉS AUX) ACTIVITÉS SUIVANTES

Exploitation

Bénéfice net		1 476 \$	37 \$
Ajustements au titre du rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation			
Impôts sur le résultat différés	note 13	227	185
Dotations aux amortissements	note 7	1 986	1 717
(Profit) perte de change	note 18	(361)	589
Produit des ententes sur cartes	note 4	1 212	-
Produit du paiement anticipé de milles Aéroplan	note 4	400	-
Profit aux règlements et modifications de dettes	note 10	(6)	(9)
Perte (gain) à la cession d'immobilisations	notes 7 et 23	(13)	188
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	note 11	210	257
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 18	(37)	14
Variation des provisions au titre de la maintenance		49	168
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		566	286
Autres		3	38

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

5 712 3 470

ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Produits des emprunts	note 10	-	1 210
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	note 10	(1 084)	(1 706)
Actions achetées pour être annulées	note 14	(373)	(73)
Émission d'actions		9	5
Commissions	note 10	(1)	(12)

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

(1 449) (576)

ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

Placements à court terme et à long terme		(255)	(848)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles		(2 025)	(2 436)
Produit de la vente d'actifs		24	11
Produit de la cession-bail d'immobilisations	note 23	-	293
Acquisition d'Aéroplan	note 4	(517)	-
Participation dans Chorus	note 5	(97)	-
Autres		75	47

Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement

(2 795) (2 933)

Effet du cours de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie

(8) 27

Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

1 460 (12)

Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice 630 642

Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice 2 090 \$ 630 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.



EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2019 ET 2018

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

1. INFORMATIONS GÉNÉRALES

Les états financiers consolidés audités ci-joints (les « états financiers ») sont ceux d'Air Canada (la « Société »). Le terme « Société » s'entend, selon le contexte, d'Air Canada et d'une ou de plusieurs de ses filiales, y compris ses principales filiales actives lui appartenant en propre, Société en commandite Touram, qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada^{MD} (« Vacances Air Canada »), Air Canada Rouge S.E.C., qui exerce ses activités sous la dénomination Air Canada Rouge^{MD} (« Air Canada Rouge ») et, avec prise d'effet le 10 janvier 2019, Aéroplan Inc. (« Aéroplan »). Se reporter à la note 4 pour de plus amples informations sur l'acquisition d'Aéroplan^{MD}.

Air Canada est constituée en société par actions et domiciliée au Canada. Son siège social est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest (Saint-Laurent), au Québec.

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada sur les réseaux intérieur, transfrontalier Canada–États-Unis et international ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers du Canada sur les marchés intérieur, transfrontalier (Canada–États-Unis) et international à destination et au départ du Canada. Une partie de la prestation des services passagers réguliers sur les marchés intérieur et transfrontalier est effectuée sous la dénomination « Air Canada Express » et assurée par des tiers, dont Société en commandite Jazz Aviation (« Jazz ») et Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), dans le cadre de contrats d'achats de capacité (« CAC »). Air Canada propose aussi des services passagers réguliers sur les marchés intérieur et transfrontalier dans le cadre de contrats d'achat de capacité avec d'autres transporteurs régionaux, notamment ceux qui exploitent des appareils d'au plus 18 places, dont certains sont dits de « troisième niveau ». Directement ou par l'entremise du réseau Star Alliance, Air Canada est présente sur presque tous les grands marchés du monde. Air Canada offre aussi des services de transport aérien de fret sur les marchés intérieur et transfrontalier Canada–États-Unis ainsi que sur les lignes internationales entre le Canada et les principaux marchés de l'Europe, de l'Asie, de l'Amérique du Sud et de l'Australie.



2. BASE D'ÉTABLISSEMENT ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

La Société établit ses états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »), tels qu'ils sont définis dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA Canada »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (les « IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »).

Le Conseil d'administration de la Société a approuvé les présents états financiers pour publication le 17 février 2020.

Les méthodes comptables ayant servi à l'établissement des présents états financiers sont présentées ci-après. Ces méthodes ont été appliquées uniformément à toutes les périodes présentées, sauf indication contraire.

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

A) BASE D'ÉVALUATION

Les présents états financiers ont été préparés selon la base du coût historique, sauf en ce qui concerne la réévaluation de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des liquidités soumises à restrictions, des placements à long terme et des instruments dérivés, qui sont évalués à la juste valeur.

B) PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Les présents états financiers intègrent les comptes d'Air Canada et ceux de ses filiales. Les filiales sont toutes les entités (y compris les entités ad hoc) qu'Air Canada contrôle. Aux fins comptables, un contrôle est établi par un investisseur lorsqu'il est exposé ou qu'il a droit à des rendements variables en raison de ses liens avec l'entité émettrice et qu'il a la capacité d'influer sur ces rendements du fait du pouvoir qu'il détient sur celle-ci. Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés sont éliminés.

C) PRODUITS PASSAGES ET FRET

Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vols illimités, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. La Société a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens prévoyant une participation au programme de fidélisation, des accords intertransporteurs, une exploitation à code multiple et la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires des vols. Les produits sont affectés selon des formules précisées dans les ententes et sont comptabilisés lorsque le transport est effectué.

Les produits passages comprennent également certains frais et suppléments ainsi que les produits des services à la clientèle comme la sélection des places et les excédents de bagages, qui sont comptabilisés au fur et à mesure que le transport est assuré. Les produits passages sont aussi diminués du montant des indemnités de passagers versées directement à des clients (se reporter à la note 2BB pour obtenir de plus amples informations sur ce changement de méthode comptable adopté en 2019).

Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif courant. Comme il est indiqué à la note 4, Air Canada a fait l'acquisition d'Aimia Canada Inc. (dorénavant Aéroplan inc.), propriétaire et exploitant du programme de fidélisation Aéroplan, auprès d'Aimia Inc. le 10 janvier 2019. Avant l'acquisition d'Aéroplan, les produits passages perçus d'avance comprenaient les produits de la vente de billets d'avion à Aéroplan (anciennement Aimia Canada Inc.), société qui fournissait des services de fidélisation de la clientèle à Air Canada et qui lui achetait des places aux termes du Contrat de participation et de services commerciaux entre Aéroplan et Air Canada.

En ce qui a trait aux milles Aéroplan versés après la date d'acquisition, la valeur des produits différés d'Aéroplan liés aux milles Aéroplan versés mais non encore échangés est déterminée par rapport à l'équivalent de la valeur du billet en milles pour des voyages en avion admissibles ou par rapport à la contrepartie reçue pour les milles Aéroplan vendus à des tiers partenaires du programme Aéroplan. L'équivalent de la valeur du billet est déterminé en fonction de la valeur qu'un passager reçoit lorsqu'il échange des milles Aéroplan contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant.

D) CONTRATS D'ACHAT DE CAPACITÉ

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité avec Jazz, Sky Regional et certains autres transporteurs régionaux. En vertu de ces programmes, Air Canada se charge de la commercialisation, de la billetterie et des autres dispositions commerciales liées à ces vols, et elle inscrit les revenus qu'elle en tire dans ses produits passages lorsque le transport a été assuré. Les charges d'exploitation liées aux contrats d'achat de capacité, qui sont présentées dans un poste distinct du compte consolidé de résultat intitulé Charges liées aux transporteurs régionaux, comprennent les frais d'achat de capacité, des coûts refacturés, qui sont des coûts directs engagés par le transporteur régional et facturés à la Société, et les autres frais engagés par la Société, qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux.

E) PROGRAMME DE FIDÉLISATION AÉROPLAN

Comme il est indiqué à la note 4, Air Canada a fait l'acquisition du programme de fidélisation Aéroplan auprès d'Aimia Inc. le 10 janvier 2019. Le programme de fidélisation Aéroplan vise à accroître la fidélité des clients en récompensant les clients qui utilisent les services d'Air Canada. Ce programme permet aux



membres d'accumuler des milles Aéroplan lorsqu'ils utilisent les services d'Air Canada, de ses partenaires du réseau Star Alliance et d'autres transporteurs aériens partenaires du programme de fidélisation Aéroplan. Lorsqu'ils prennent l'avion, les membres du programme accumulent des milles échangeables en fonction de divers critères comme le statut de voyageur au sein du programme de fidélisation, la distance parcourue, la classe de réservation et le prix du billet payé. Les membres peuvent aussi accumuler des milles Aéroplan auprès des partenaires participants du programme Aéroplan comme des compagnies de cartes de crédit, des hôtels, des agences de location de voitures et d'autres partenaires du programme. Les milles Aéroplan peuvent être échangés contre différentes primes, telles que des billets d'avion d'Air Canada ou d'autres transporteurs aériens partenaires, ou des primes autres que des billets d'avion, comme des prestations hôtelières, des locations de voitures, des cartes-cadeaux, des marchandises et autres.

Les membres Aéroplan peuvent accumuler des milles Aéroplan : 1) en achetant des billets d'avion et 2) en achetant des produits et services des partenaires du programme.

Milles obtenus pour l'achat de billets d'avion

Les ventes de passages admissibles à l'accumulation de milles en vertu du programme de fidélisation Aéroplan procurent aux membres 1) un transport aérien et 2) des milles Aéroplan. Dans le cadre d'un contrat générateur de produits comportant plusieurs obligations de prestation, chaque obligation de prestation est évaluée séparément selon la méthode des justes valeurs relatives. La valeur des milles Aéroplan versés est déterminée en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des milles Aéroplan contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant et correspond à l'équivalent de la valeur du billet. L'équivalent de la valeur du billet est ajusté des milles qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés, c'est-à-dire les désistements. La contrepartie affectée à l'équivalent de la valeur du billet en échange des milles accumulés est comptabilisée dans les produits différés d'Aéroplan.

Milles vendus à des partenaires du programme

Les membres Aéroplan peuvent accumuler des milles Aéroplan en fonction des achats qu'ils effectuent auprès des partenaires Aéroplan participants comme les compagnies de cartes de crédit, les hôtels et les agences de location de voitures ou autres partenaires du programme. Les milles Aéroplan versés en vertu des ententes conclues avec les partenaires du programme sont comptabilisés comme une obligation de prestation unique, à savoir l'octroi futur d'une prime obtenue par un échange de milles au membre Aéroplan. La contrepartie reçue pour les milles Aéroplan versés aux membres Aéroplan en vertu de ces ententes est comptabilisée à titre de produits différés d'Aéroplan.

Avant l'acquisition d'Aéroplan, Air Canada achetait des milles Aéroplan à Aéroplan. Le coût de l'achat de milles Aéroplan à Aéroplan était constaté à titre d'incitatif commercial et porté

en diminution des produits passages au moment de l'émission des points, soit lorsqu'un vol admissible était offert au client.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de milles Aéroplan qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés par les membres. Les produits comptabilisés relativement aux désistements reposent sur le nombre de milles Aéroplan échangés au cours d'une période, comparativement au nombre total de milles Aéroplan dont l'échange était prévu. Le nombre de milles Aéroplan échangés au cours d'une période est aussi pris en compte dans le cadre de toute estimation révisée des désistements par la Société. Les variations du taux de désistements sont comptabilisées comme suit : pour la période durant laquelle survient la variation, le solde des produits différés est rajusté comme si l'estimation révisée avait servi pour les périodes précédentes, et un montant correspondant est inscrit à titre d'ajustement des produits passages; pour les périodes ultérieures, l'estimation révisée est utilisée.

F) AUTRES PRODUITS

Les autres produits consistent essentiellement en des produits de la vente de la portion terrestre de forfaits vacances, de la fourniture de services d'escale, des ventes à bord, de la vente de passes pour les salons et des frais liés à la commercialisation du programme de fidélisation. Les produits tirés de forfaits vacances sont constatés à mesure que les services correspondants sont assurés pendant la durée des vacances. Les autres produits tirés des services connexes au transport aérien sont constatés lorsque les ventes sont effectuées aux passagers ou lorsque les services sont rendus.

Depuis l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019, la valeur des milles échangés contre des primes autres que des billets d'avion est comptabilisée dans les autres produits. Dans le cas d'échanges contre des primes autres que des billets d'avion, la Société a déterminé qu'aux fins comptables, elle n'agissait pas pour son propre compte dans le cadre de la transaction entre le membre et le fournisseur ultime du bien ou du service. Lorsque des milles sont échangés contre des produits ou des services autres que des billets d'avion, la marge nette est comptabilisée dans les autres produits lorsque l'obligation de prestation est remplie.

À des fins comptables, la Société agit à titre de mandataire pour certains contrats de sous-location d'appareils à Jazz et présente de ce fait les produits tirés de la sous-location en diminution des charges liées aux transporteurs régionaux. La Société agit à titre de preneur et de bailleur pour ces contrats.

G) AVANTAGES DU PERSONNEL

Le coût des prestations de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi acquis par les salariés est déterminé de façon actuarielle annuellement au 31 décembre. Le coût est déterminé au moyen de la méthode des unités de crédit projetées et d'hypothèses portant sur les taux d'intérêt du marché, la progression des



salaires, l'âge du départ à la retraite, les taux de mortalité et les coûts de santé.

Les coûts des services passés sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle un régime a été modifié, que les avantages aient été acquis ou non. Les profits et les pertes liés à la réduction ou à la liquidation d'un régime sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle se produit la réduction ou la liquidation.

Les coûts des services rendus au cours de l'exercice considéré et les coûts des services passés, les profits et les pertes sur les réductions ou les liquidations sont comptabilisés dans les salaires et charges sociales. Les intérêts sur les obligations au titre des prestations sont présentés en montant net dans le coût financier net lié aux avantages du personnel. Les écarts actuariels nets, ou réévaluations, sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global et les résultats non distribués, sans reclassement au compte de résultat dans les périodes ultérieures.

Le coût des services rendus au cours de l'exercice est estimé en utilisant différents taux d'actualisation découlant de la courbe des taux utilisée pour évaluer l'obligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice, ce qui rend compte des calendriers différents de versement des prestations au titre des services passés (obligation au titre des prestations définies) et au titre des services futurs (coût des services rendus au cours de la période).

L'obligation au titre des exigences de financement minimal, s'il en est, est déterminée au moyen de la méthode des exigences de financement minimal projetées, en fonction des estimations les plus probables de la direction quant à la situation de capitalisation des régimes, déterminée selon une méthode actuarielle, des taux d'actualisation du marché et de la progression estimée des salaires. L'obligation au titre des exigences de financement minimal et toute réévaluation ultérieure de cette obligation sont comptabilisées immédiatement dans les autres éléments du résultat global et les résultats non distribués, sans reclassement au compte de résultat dans les périodes ultérieures.

Les actifs de retraite comptabilisés sont limités à la valeur actualisée des réductions des cotisations futures et des remboursements futurs, s'il en est.

H) RÉGIMES DE PARTICIPATION AUX BÉNÉFICES

La Société dispose de régimes de participation aux bénéfices à l'intention de son personnel. Les charges sont calculées à partir des résultats de l'ensemble de l'année civile et constatées tout au long de l'exercice à titre de charge salariale fondée sur l'estimation des paiements annuels devant être faits au titre des régimes.

I) RÉGIMES DE RÉMUNÉRATION FONDÉE SUR DES ACTIONS

Certains salariés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada qui prévoit l'attribution d'options sur actions, d'unités d'actions liées au

rendement (les « UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (les « UANR »), dont une description est donnée à la note 15. Les UAR et les UANR sont des unités d'actions fictives pouvant être échangées, à raison de une pour une, contre des actions d'Air Canada ou l'équivalent en trésorerie, au gré du Conseil d'administration.

Les options sont passées en charges selon un modèle d'acquisition graduelle jusqu'à la fin de la période d'acquisition. La Société comptabilise une charge de rémunération et un ajustement correspondant au surplus d'apport égal à la juste valeur des instruments de capitaux propres attribués établie au moyen du modèle d'évaluation d'options Black-Scholes, compte tenu des estimations concernant les extinctions. La charge de rémunération est ajustée pour tenir compte des variations ultérieures des estimations de la direction quant au nombre d'options devant être acquises.

Les UAR et les UANR sont comptabilisées à titre d'instruments dénoués par règlement en trésorerie, compte tenu des règlements passés. Pour comptabiliser les instruments dénoués par règlement en trésorerie, la charge de rémunération est ajustée pour tenir compte des variations ultérieures de la juste valeur des UAR et des UANR compte tenu des estimations concernant les extinctions. Le passif lié aux UAR et UANR réglées en trésorerie est comptabilisé dans les autres passifs à long terme. Se reporter à la note 18 pour une description des instruments dérivés utilisés par la Société pour couvrir économiquement les risques liés aux flux de trésorerie découlant des UAR et des UANR.

Air Canada a aussi établi un régime d'actionnariat à l'intention des employés, en vertu duquel elle verse, en contrepartie des montants versés par les salariés, des cotisations établies selon des pourcentages prévus au régime. Les employés doivent demeurer au service de la Société et conserver leurs actions jusqu'au 31 mars de l'année suivante pour acquérir les cotisations de la Société. Ces cotisations sont constatées au titre des Salaires et charges sociales à mesure qu'elles sont acquises.

J) MAINTENANCE ET RÉPARATIONS

Les frais de maintenance et de réparation des appareils loués et des appareils appartenant à la Société sont passés en charges en maintenance avions dès qu'ils sont engagés, à l'exception des frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils loués aux termes de contrats de location, qui sont comptabilisés sur la durée du contrat de location, et des travaux importants de maintenance des appareils appartenant à la Société et des appareils visés par des contrats de location, qui sont inscrits à l'actif comme il est indiqué à la note 2R ci-dessous.

Les frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils prévues aux contrats de location sont comptabilisés sur la durée du bail au montant des obligations de maintenance au titre de la restitution des appareils à la fin du bail prévues par les contrats de location conclus par la Société et compensés par des frais de maintenance payés d'avance



constatés en actif, sauf dans le cas des contrats de services de maintenance facturés à l'heure ou des recouvrements en vertu de contrats de sous-location d'appareils. Des provisions liées aux obligations de maintenance au titre de la restitution des appareils à la fin du bail sont comptabilisées, le cas échéant, sur les contrats de location d'appareils à titre de charge de maintenance sur la durée du bail en fonction des risques spécifiques liés au passif sur la durée à courir du bail. Les intérêts cumulés sur la provision sont comptabilisés dans les autres charges autres que d'exploitation. Tout changement de la provision au titre de la maintenance relative aux obligations de restitution des appareils en fin de bail est comptabilisé comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation et amorti par la suite dans l'état de résultat sur la durée à courir du bail. Toute différence entre le coût réel de la maintenance et le montant constitué en guise de provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions.

K) AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

Les autres charges d'exploitation comprennent entre autres les frais liés à la location et à l'entretien de bâtiments, aux services d'escalade aux aéroports, aux honoraires et services professionnels, aux repas et à l'hébergement des équipages, à la promotion et à la publicité, aux assurances et à d'autres dépenses. Les autres charges d'exploitation sont constatées à mesure qu'elles sont engagées.

L) INSTRUMENTS FINANCIERS

Comptabilisation

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les dérivés, sont comptabilisés dans l'état consolidé de la situation financière lorsque la Société devient partie à l'instrument financier ou au contrat dérivé.

Classement

La Société classe ses actifs financiers et ses passifs financiers dans les catégories d'évaluation suivantes : i) ceux qui sont évalués ultérieurement à la juste valeur (par le biais des autres éléments du résultat global ou par le biais du résultat net) et ii) ceux qui seront évalués au coût amorti. Le classement des actifs financiers dépend du modèle économique que suit l'entité pour la gestion des actifs financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels. Les passifs financiers sont classés dans la catégorie de ceux qui seront évalués au coût amorti à moins qu'ils ne soient désignés comme devant être évalués ultérieurement à la juste valeur par le biais du résultat net (choix irrévocable lors de la comptabilisation). Pour les actifs et les passifs évalués à la juste valeur, les profits et les pertes sont comptabilisés soit dans le résultat net, soit dans les autres éléments du résultat global.

La Société reclasse les actifs financiers seulement lorsque le modèle économique qu'elle suit pour la gestion de ces actifs change. Les passifs financiers ne sont pas reclassés.

La Société a établi le classement suivant :

- La trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions et les placements à long terme sont classés dans les actifs à la juste valeur par le biais du résultat net, et toute variation de la juste valeur pendant la période est comptabilisée dans les produits d'intérêts dans le compte consolidé de résultat, le cas échéant.
- Le placement en titres de capitaux propres dans Chorus est classé comme un actif à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, et toute variation de la juste valeur pendant la période est comptabilisée par le biais des autres éléments du résultat global dans le compte consolidé du résultat global, le cas échéant.
- Les créances clients et les dépôts liés aux appareils et autres dépôts sont classés comme des actifs au coût amorti et sont évalués selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les produits d'intérêts sont inscrits au compte consolidé de résultat, le cas échéant.
- Les dettes fournisseurs, les facilités de crédit et la dette à long terme sont classées comme autres passifs financiers et sont évaluées au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les charges d'intérêts sont inscrites au compte consolidé de résultat, le cas échéant.

Évaluation

Lors de leur comptabilisation initiale, tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur majorée, dans le cas d'un actif financier ou d'un passif financier qui n'est pas à la juste valeur par le biais du résultat net, des coûts de transaction directement imputables à l'acquisition ou à l'émission de l'actif financier ou du passif financier. Les coûts de transaction des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net sont comptabilisés en charges dans l'état du résultat net. Les actifs financiers comprenant des dérivés incorporés sont considérés dans leur intégralité pour déterminer si leurs flux de trésorerie correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts.

Les actifs financiers dont la détention s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de percevoir les flux de trésorerie contractuels, et dont les flux de trésorerie contractuels correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts, sont généralement évalués au coût amorti à la clôture des périodes comptables ultérieures. Tous les autres actifs financiers, y compris les placements en instruments de capitaux propres, sont évalués à leurs justes valeurs à la clôture des périodes comptables ultérieures, et les variations de leurs justes valeurs sont présentées dans le résultat net ou dans les autres éléments du résultat global (choix irrévocable lors de la comptabilisation initiale).



Dépréciation

La Société évalue toutes les informations disponibles, y compris, de façon prospective, les pertes de crédit attendues associées à ses actifs comptabilisés au coût amorti. La méthode d'évaluation de la dépréciation dépend de la question de savoir si le risque de crédit a augmenté de manière importante. Pour déterminer si le risque de crédit a augmenté de façon importante, la Société compare le risque de défaillance lié à l'actif à la date de présentation de l'information financière avec le risque de défaillance à la date de comptabilisation initiale en se basant sur toutes les informations qu'elle a pu obtenir ainsi que sur les informations prospectives raisonnables et justifiables. Dans le cas des créances clients seulement, la Société applique, comme le permet IFRS 9, l'approche simplifiée qui exige que les pertes de crédit attendues pour la durée de vie soient comptabilisées à partir de la comptabilisation initiale des créances clients.

Dérivés et comptabilité de couverture

La Société a recours aux instruments dérivés liés au change et au prix du carburant ainsi qu'à des contrats à terme sur actions pour réduire les risques auxquels l'exposent ces éléments. Les instruments dérivés sont inscrits à l'état consolidé de la situation financière à la juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers devant faire l'objet d'un poste distinct. Les variations de la juste valeur des instruments dérivés sont constatées dans les produits (charges) autres que d'exploitation, à l'exception des variations efficaces des dérivés liés au carburant désignés en vertu de la comptabilité de couverture, comme il est décrit ci-dessus. Les instruments dérivés sont inscrits dans les charges payées d'avance et autres actifs courants, les dépôts et autres actifs, et les dettes fournisseurs et charges à payer, selon les modalités prévues aux contrats. Tous les flux de trésorerie associés à l'achat et à la vente de dérivés sont classés comme des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation dans le tableau consolidé des flux de trésorerie.

La Société applique la comptabilité de couverture aux dérivés liés au carburant désignés. Même si les prix du pétrole brut ne sont pas stipulés contractuellement dans les contrats d'achat de carburant de la Société, ils ont un lien économique avec les prix du carburant aviation. La Société conclut des contrats d'option sur le pétrole brut et désigne ces contrats comme couvertures des flux de trésorerie de la composante pétrole brut de ses achats futurs de carburant aviation. La Société a défini un ratio de couverture de 1/1 pour ses relations de couverture. Selon la comptabilité de couverture, le profit ou la perte efficace sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant est comptabilisé dans les autres éléments du résultat global. Les primes versées relativement aux contrats d'option et la valeur temps des contrats d'option sont différées et comptabilisées en tant que coût de la couverture dans les autres éléments du résultat global. Les montants accumulés dans les

autres éléments du résultat global sont présentés à titre de réserve de couverture dans les capitaux propres et sont reclassés dans les charges de carburant aviation lorsque le carburant aviation sous-jacent couvert est utilisé. Les profits ou les pertes inefficaces sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant sont comptabilisés dans les charges autres que d'exploitation sous Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur. Les résultats de la comptabilité de couverture du prix du carburant sont fournis à la note 18.

Lorsqu'un instrument de couverture expire, qu'il est vendu ou résilié, ou lorsqu'il ne répond plus aux critères d'application de la comptabilité de couverture, le profit ou la perte cumulé et les coûts différés de couverture qui ont été comptabilisés dans les capitaux propres sont maintenus dans les capitaux propres jusqu'à la réalisation de la transaction prévue. Lorsque la Société cesse de s'attendre à ce que la transaction prévue soit réalisée, le profit ou la perte cumulé et les coûts différés de couverture qui étaient présentés dans les capitaux propres sont immédiatement reclassés dans le résultat net.

M) CONVERSION DES DEVISES

Le dollar canadien est la monnaie fonctionnelle d'Air Canada et de ses filiales. Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis en dollars canadiens au cours du change en vigueur à la date de l'état consolidé de la situation financière. Les actifs et les passifs non monétaires ainsi que les produits et les charges découlant d'opérations libellées en monnaies étrangères sont convertis au taux de change historique ou moyen de la période, selon le cas. L'ajustement des actifs et des passifs monétaires libellés en monnaies étrangères, qui découle des fluctuations du change après leur conversion en dollars canadiens, est classé en profit (perte) de change.

N) IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

La charge d'impôts pour la période comprend les impôts sur le résultat exigibles et différés. La charge d'impôts sur le résultat est inscrite au compte consolidé de résultat, sauf si elle se rattache à des éléments comptabilisés dans les autres éléments du résultat global ou inscrits directement aux capitaux propres. Elle est alors déduite de ces éléments.

La charge d'impôts sur le résultat exigible est calculée selon les lois de l'impôt adoptées ou quasi adoptées à la date de clôture dans les territoires dans lesquels la Société et ses filiales exercent leurs activités et dégagent un résultat imposable. La direction évalue régulièrement les positions adoptées dans les déclarations fiscales relativement aux situations dans lesquelles les règlements fiscaux sont sujets à interprétation. Elle établit des provisions s'il y a lieu à la lumière des montants qu'elle prévoit devoir payer aux autorités fiscales.

L'impôt sur le résultat différé est comptabilisé, selon la méthode du passif fiscal, en fonction des différences temporelles entre les bases fiscales des actifs et des passifs et leurs valeurs



comptables dans les états financiers consolidés. L'impôt sur le résultat différé est évalué au moyen des taux d'impôt et des lois fiscales qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la fin de la période de présentation de l'information financière et dont l'application est attendue sur la période au cours de laquelle l'actif d'impôts différés est réalisé ou le passif d'impôts différés est réglé.

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable que la Société disposera de bénéfices imposables futurs auxquels les différences temporelles pourront être imputées.

O) BÉNÉFICE PAR ACTION

Le bénéfice par action – résultat de base est calculé en divisant le bénéfice net de la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada par le nombre moyen pondéré d'actions en circulation au cours de la période.

Le bénéfice par action – résultat dilué est calculé en ajustant le nombre moyen pondéré d'actions en circulation pour tenir compte des actions pouvant avoir un effet dilutif. Les actions de la Société qui peuvent avoir un effet dilutif comprennent les options sur actions. Le nombre d'actions inclus eu égard aux options pour lesquelles les droits sont acquis est calculé au moyen de la méthode du rachat d'actions sauf si leur effet est antidilutif. Selon cette méthode, le produit de l'exercice de tels instruments est censé servir à l'achat d'actions au cours moyen de marché pour la période, la différence entre le nombre d'actions émises à l'exercice et le nombre d'actions censées avoir été achetées étant incluse dans le calcul. Les actions incluses eu égard aux options sur actions liées au rendement attribuées aux employés sont traitées comme des actions dont l'émission est conditionnelle, leur émission étant liée à la réalisation de certaines conditions autres que le passage du temps. Si ces conditions sont réalisées, le nombre d'actions incluses est également calculé au moyen de la méthode du rachat d'actions sauf si ces actions ont un effet antidilutif.

P) LIQUIDITÉS SOUMISES À RESTRICTIONS

La Société a comptabilisé sous l'actif courant des liquidités soumises à restrictions, qui représentent les fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits passages payés d'avance, ainsi que les fonds détenus dans les comptes en fiducie relativement aux conventions de carte de crédit pour certaines activités liées aux voyages.

Les liquidités soumises à restrictions échéant à plus d'un an à compter de la date du bilan sont intégrées aux placements, dépôts et autres actifs et ont trait à des fonds déposés auprès de diverses institutions financières comme garanties de lettres de crédit et autres éléments.

Q) STOCKS DE CARBURANT AVIATION ET DE RECHANGES ET FOURNITURES

Les stocks de carburant aviation, de rechanges et de fournitures sont évalués au coût, qui est déterminé suivant la méthode du coût moyen pondéré, déduction faite de la provision pour dépréciation des stocks, s'il y a lieu.

La Société n'a pas comptabilisé de perte de valeur des stocks ou de reprise de pertes de valeur des stocks constatées antérieurement pendant les périodes considérées. Est compris dans la maintenance avions un montant de 72 M\$ au titre des rechanges et fournitures utilisés au cours de l'exercice (57 M\$ en 2018).

R) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées selon le modèle du coût. Les immobilisations corporelles visées par des contrats de location, comptabilisés dans l'actif au titre des droits d'utilisation, ainsi que les obligations de paiements futurs au titre de la location qui s'y rapportent, sont comptabilisées initialement à un montant égal au moins élevé de la juste valeur des immobilisations corporelles et de la valeur actualisée des paiements de loyers.

La Société répartit le montant comptabilisé initialement à l'égard d'une pièce d'immobilisation corporelle entre ses composantes importantes et amortit chaque composante de façon distincte. Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Le matériel volant et l'équipement de vol sont décomposés en cellules, réacteurs et matériel de cabine et modifications. La période d'amortissement des cellules et des réacteurs ne dépasse pas 25 ans et leur valeur résiduelle estimative, estimée initialement à 10 % du coût initial, est mise à jour par la suite lorsque les estimations changent. Les réacteurs de rechange et pièces connexes (les « articles durables ») sont amortis sur la durée moyenne d'utilisation restante des appareils auxquels ils correspondent et leur valeur résiduelle a été estimée initialement à 10 %. Le matériel et les modifications de l'intérieur de la cabine sont amortis sur une période de huit ans ou sur la durée d'utilité résiduelle de l'appareil, si celle-ci est inférieure à huit ans. Les améliorations apportées aux cabines et les modifications apportées aux appareils loués en vertu de contrats sont amorties sur une période de huit ans ou sur la durée du contrat de location, si celle-ci est inférieure à huit ans. Les principaux travaux de maintenance effectués sur des cellules et des réacteurs, y compris le coût des pièces de rechange et des fournitures ainsi que des services de maintenance fournis par des tiers, sont incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée d'utilité moyenne prévue entre les principaux travaux de maintenance. Ces travaux consistent d'ordinaire en des inspections plus poussées et des travaux d'entretien plus complexes des appareils. Tous les coûts engagés en vertu de contrats de maintenance du parc aérien prévoyant une facturation à l'heure de vol sont



imputés aux charges d'exploitation dans l'état des résultats à mesure que les frais sont engagés. Les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée d'utilité jusqu'à concurrence de 50 ans, ou sur la durée du bail foncier si elle est plus courte. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail, à concurrence de cinq ans. Le matériel au sol et les autres équipements sont amortis sur 3 à 25 ans.

Les valeurs résiduelles et les durées d'utilité sont revues au moins une fois l'an et les taux d'amortissement sont ajustés en conséquence sur une base prospective. Le montant des profits et des pertes résultant de la sortie d'une immobilisation corporelle est déterminé par la comparaison du produit de la sortie avec la valeur comptable de l'immobilisation corporelle et il est comptabilisé dans les profits et pertes autres que d'exploitation, au compte consolidé de résultat.

S) INTÉRÊTS INCORPORÉS

Les coûts d'emprunt sont comptabilisés en résultat à mesure qu'ils sont engagés, à l'exception des intérêts attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qui exige une longue période de préparation avant de pouvoir être utilisé ou vendu, auquel cas ils sont incorporés dans le coût de l'actif. L'incorporation des coûts d'emprunt débute lorsque sont engagés les dépenses relativement à l'actif et les coûts d'emprunt et que sont en cours les activités visant à préparer l'actif préalablement à son utilisation. Les coûts d'emprunt sont incorporés jusqu'à la date où le projet est achevé et où l'actif peut être mis en service de la manière prévue.

Dans la mesure où des fonds sont empruntés spécifiquement en vue de l'obtention de tels actifs, le montant des coûts d'emprunt incorporables est déterminé aux coûts d'emprunt réels engagés sur cet emprunt au cours de la période, diminués de tout produit obtenu du placement temporaire de ces fonds empruntés. Dans la mesure où des fonds sont empruntés de façon générale et utilisés en vue de l'obtention d'un actif qualifié, le montant des coûts d'emprunt incorporables est déterminé en appliquant un taux de capitalisation aux dépenses relatives à cet actif. Ce taux de capitalisation doit être la moyenne pondérée des coûts d'emprunt applicables aux emprunts de la Société en cours au titre de la période. Les emprunts contractés spécifiquement dans le but d'obtenir un actif qualifié sont exclus de ce calcul jusqu'à ce que les activités indispensables à la préparation de l'actif préalablement à son utilisation prévue soient pratiquement toutes terminées.

T) CONTRATS DE LOCATION

La Société a adopté la norme IFRS 16 *Contrats de location* le 1^{er} janvier 2019 et l'a appliquée avec effet rétrospectif aux périodes précédentes. L'incidence de la nouvelle norme sur les résultats publiés précédemment est résumée dans la note 2 BB.

La norme IFRS 16 remplace la norme IFRS 17 *Contrats de location* et les interprétations qui s'y rattachent. Selon le principe fondamental de la nouvelle norme, le preneur comptabilise des actifs et des passifs pour tous les contrats de location dont la durée excède 12 mois. Le preneur est tenu de comptabiliser un actif au titre de droits d'utilisation qui correspond à son droit d'utiliser l'actif loué sous-jacent et une obligation locative qui correspond à son obligation d'effectuer des paiements de loyers. Les actifs et les passifs découlant d'un contrat de location sont évalués initialement à la valeur actualisée. L'évaluation des obligations locatives tient compte des paiements de loyers relatifs aux périodes non résiliables (y compris ceux qui sont liés à l'inflation) et des paiements relatifs aux périodes optionnelles lorsque le preneur a la certitude raisonnable qu'il pourra exercer son option d'obtenir la prolongation de son contrat de location, ou qu'il n'exercera pas l'option de résilier le contrat de location. Le prix d'exercice des options d'achat est aussi pris en compte dans l'évaluation de l'obligation locative si le preneur a la certitude raisonnable de les exercer. Les paiements de loyers ne tiennent pas compte des paiements de loyers variables autres que ceux qui sont fonction d'un indice ou d'un taux. L'actif au titre de droits d'utilisation est obtenu à partir du calcul de l'obligation locative.

Contrats de location avions

Au 31 décembre 2019, 127 appareils de la Société étaient visés par des contrats de location assortis de droits d'utilisation (129 appareils au 31 décembre 2018 et 115 appareils au 31 décembre 2017); Air Canada a comptabilisé des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives relativement à ces appareils, conformément aux dispositions de la nouvelle norme. La Société a en outre déterminé que, selon IFRS 16, Air Canada détient des contrats de location à titre de preneur à l'égard d'appareils utilisés par les transporteurs régionaux fournissant des services en vertu de leurs contrats d'achat de capacité (« CAC ») respectifs; elle a comptabilisé des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives d'Air Canada relativement à ces appareils. Au 31 décembre 2019, 131 appareils (137 appareils au 31 décembre 2018 et 139 appareils au 31 décembre 2017) étaient exploités en vertu de tels contrats pour le compte d'Air Canada.

Baux immobiliers

La Société est partie à des contrats de location visant les locaux nécessaires aux services d'escale aux aéroports et visant d'autres biens immobiliers. Dans le cas des contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escale aux aéroports, le bailleur détient généralement des droits de substitution, ce qui fait en sorte que ces contrats ne sont pas considérés comme



des contrats de location en vertu de la norme. Les contrats de location avec droits de résiliation réciproque moyennant un préavis de moins de 12 mois sont considérés comme des contrats de location à court terme et ne sont pas, par conséquent, comptabilisés dans l'état de la situation financière du fait de la mesure de simplification. Enfin, les contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escale prévoyant des paiements de loyers variables ne sont pas non plus comptabilisés dans l'état de la situation financière puisque les paiements de loyers variables, autres que ceux qui sont calculés sur la base d'un indice ou d'un taux, sont exclus de l'évaluation des obligations locatives. Il en résulte un portefeuille composé de baux immobiliers devant être comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives en vertu de la norme qui ont trait à des locaux réservés dans les aéroports, de Toronto, Montréal et Vancouver, plaques tournantes d'Air Canada, des contrats de location visant des locaux réservés à la Société pour des bureaux, des services aéroportuaires et de maintenance et les salons Feuille d'érable, et des contrats de location visant des terrains.

Comptabilisation des contrats de location et des actifs au titre de droits d'utilisation

Les contrats de location sont comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation et un montant correspondant est comptabilisé au passif à la date à laquelle l'actif loué est prêt à être utilisé par la Société. Chaque paiement de loyer est réparti entre le passif et la charge d'intérêts. Les coûts financiers sont imputés dans le compte consolidé de résultat au cours de la période de location afin d'appliquer un taux d'intérêt constant au solde résiduel du passif pour chaque période.

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont comptabilisés selon IAS 16 *Immobilisations corporelles*. Les appareils comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation font l'objet des mêmes méthodes comptables que les appareils détenus directement, c'est-à-dire que les actifs au titre de droits d'utilisation sont décomposés et amortis sur la durée du contrat de location. Comme pour les appareils détenus, les travaux de maintenance admissibles sont incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée du bail ou la durée d'utilité moyenne prévue, si elle est plus courte.

Des provisions au titre de la maintenance se rapportant aux obligations de restitution à la fin du contrat de location sont comptabilisées, le cas échéant, relativement aux contrats de location d'appareils pour tenir compte des frais de maintenance sur la durée du contrat de location. Toute modification de la provision relative aux modalités de restitution à la fin de la location est comptabilisée comme ajustement de l'actif au titre de droits d'utilisation et par la suite amortie par imputation au compte de résultat sur la durée résiduelle du contrat de location.

Se reporter à la note 3, « Jugements et estimations comptables critiques – Contrats de location », pour de plus amples renseignements sur les jugements et les estimations les plus importants s'appliquant à l'évaluation des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives.

U) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont initialement comptabilisées au coût. Les immobilisations incorporelles dont la durée de vie est indéfinie ne sont pas amorties, tandis que les immobilisations à durée de vie limitée sont amorties linéairement sur leur durée d'utilité estimative.

	DURÉE D'UTILITÉ ESTIMATIVE	PÉRIODE D'AMORTISSEMENT À COURIR AU 31 DÉCEMBRE 2019
Droits relatifs à des désignations et crêneaux aéroportuaires internationaux	indéfinie	sans objet
Marques de commerce	indéfinie	sans objet
Immobilisations d'ordre technologique (développées en interne)	de 5 à 15 ans	de 1 à 15 ans
Immobilisations liées à des contrats (ententes commerciales d'Aéropplan)	11,5 ans	10,5 ans

Air Canada détient des droits relatifs à des désignations et crêneaux aéroportuaires internationaux qui lui permettent de fournir des services à l'échelle internationale. La valeur des immobilisations incorporelles comptabilisées rend compte du coût des désignations et des crêneaux à l'aéroport international Narita de Tokyo, à l'aéroport national Reagan de Washington et à l'aéroport Heathrow de Londres. Air Canada s'attend à desservir ces lieux pendant une période indéfinie.

Air Canada et certaines de ses filiales détiennent des appellations commerciales, des marques de commerce et des noms de domaine (collectivement les « appellations commerciales »). Ces éléments sont des immobilisations incorporelles liées à la commercialisation, car ils sont utilisés principalement pour la vente et la promotion des produits et services d'Air Canada. Les appellations commerciales permettent une reconnaissance de la marque par les clients et les clients éventuels, et peuvent être génératrices de flux de trésorerie pendant une période indéfinie. Air Canada entend réinvestir continuellement dans ses appellations commerciales et les commercialiser de façon à maintenir leur classement comme immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Dans l'éventualité où des appellations commerciales devraient cesser d'être utilisées, elles seraient classées comme ayant une durée de vie déterminée et amorties sur la durée d'utilité restante prévue.

Les dépenses de développement qui sont directement attribuables à la conception, au développement, à la mise en œuvre et à l'essai de produits logiciels identifiables sont comptabilisées comme des immobilisations incorporelles d'ordre technologique si certains critères sont réunis, notamment la faisabilité technique ainsi que l'intention et la capacité de développer et d'utiliser la technologie pour produire des



avantages économiques futurs probables. Autrement, elles sont passées en charges à mesure qu'elles sont engagées. Les frais directement attribuables qui sont incorporés au coût des immobilisations incorporelles d'ordre technologique comprennent le coût lié aux logiciels, à la main-d'œuvre et aux tiers affectés au développement ainsi que la tranche appropriée des frais généraux pertinents.

Des immobilisations incorporelles découlant de contrats et des immobilisations incorporelles liées au marketing (marque de commerce) ont été comptabilisées à la date de l'acquisition d'Aéroplan. Les immobilisations incorporelles découlant de contrats ont une durée d'utilité estimative de 11,5 ans, ce qui correspond à la durée des principaux accords commerciaux conclus avec les partenaires du programme, qui expirent en 2030. La marque de commerce est considérée comme une immobilisation incorporelle à durée de vie indéterminée.

V) GOODWILL

Le goodwill représente l'excédent du coût d'une acquisition sur la juste valeur de la quote-part des actifs identifiables nets de l'entreprise acquise qui revient à la Société à la date d'acquisition. Le goodwill est soumis au moins une fois l'an à un test de dépréciation et il est comptabilisé au coût diminué des pertes de valeur cumulées. Les pertes de valeur du goodwill ne sont pas reprises. Aux fins de l'évaluation des pertes de valeur, le test de dépréciation du goodwill est effectué au niveau le plus bas dans l'entité auquel le goodwill est suivi aux fins de la gestion interne, soit le secteur d'exploitation (note 2AA).

W) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS NON COURANTS

Les actifs non courants englobent les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles à durée limitée et à durée indéfinie, ainsi que le goodwill. Les actifs ayant une durée d'utilité indéfinie, y compris le goodwill, sont soumis à un test de dépréciation au moins une fois par année ou lorsque des événements ou des circonstances indiquent que la valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de situation indique que la valeur comptable d'actifs pourrait ne pas être recouvrable, on en teste la dépréciation éventuelle en comparant la valeur comptable de l'actif ou du groupe d'actifs à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de sortie et sa valeur d'utilité. Pour les besoins des tests de dépréciation, les immobilisations sont regroupées au plus bas niveau de regroupement pour lequel les flux de trésorerie identifiables sont indépendants des flux de trésorerie d'autres actifs ou passifs (unités génératrices de trésorerie ou UGT). La direction a déterminé que le niveau approprié pour l'évaluation des pertes de valeur correspond aux niveaux des flottes d'appareils monocouloirs et de gros-porteurs pour le matériel volant et les immobilisations connexes inhérents au parc en exploitation. Les appareils remisés (à l'exclusion des appareils qui

sont temporairement remisés et dont la remise en service est prévue) qui ne sont pas exploités et les appareils loués ou sous-loués à des tiers sont soumis à un test de dépréciation au niveau de l'immobilisation. Le montant comptabilisé en perte de valeur est le montant par lequel la valeur comptable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie excède sa valeur recouvrable.

Les actifs à long terme, sauf le goodwill, qui ont subi une perte de valeur sont évalués à chaque date de présentation de l'information financière afin de déterminer s'il y a reprise possible de la perte de valeur. La direction apprécie s'il existe un quelconque indice qu'une perte de valeur comptabilisée au cours d'une période antérieure est susceptible de ne plus exister ou d'avoir diminué. Pour apprécier s'il y a reprise possible d'une perte de valeur, la direction considère les indices qui ont conduit à la perte de valeur. S'il existe un quelconque indice qu'une perte de valeur a été reprise, la direction estime la valeur recouvrable de l'immobilisation non courante. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures pour un actif autre qu'un goodwill doit être reprise seulement s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. La valeur comptable d'un actif donné de l'UGT ne dépasse pas celle qui aurait été déterminée si aucune perte de valeur n'avait été constatée. La reprise d'une perte de valeur est constatée immédiatement au compte consolidé de résultat.

X) ACTIFS NON COURANTS (OU GROUPES DESTINÉS À ÊTRE CÉDÉS) DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Les actifs non courants (ou les groupes destinés à être cédés) sont classés comme des actifs détenus en vue de la vente si leur valeur comptable est recouvrée principalement par le biais d'une transaction de vente, s'ils sont disponibles pour vente immédiate dans leur état actuel et si une vente est hautement probable. Ils sont évalués au plus faible de leur valeur comptable et de leur juste valeur diminuée des coûts de sortie.

Y) PROVISIONS

La Société comptabilise des provisions lorsqu'il existe une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé, qu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation, et qu'une estimation fiable de l'obligation peut être effectuée. Si l'effet est important, les flux de trésorerie attendus sont actualisés par application d'un taux qui reflète, le cas échéant, les risques spécifiques au passif. Lorsqu'on a recours à l'actualisation, les intérêts cumulés sur la provision sont comptabilisés dans les charges autres que d'exploitation.

Z) ÉLÉMENTS PARTICULIERS

Sont qualifiés de particuliers les éléments qui, de l'avis de la direction, doivent être présentés séparément du fait de leur taille ou de leur incidence pour permettre une pleine compréhension de la performance financière de la Société.



AA) INFORMATION SECTORIELLE

Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation. Les informations à fournir sur les secteurs d'exploitation sont fondées sur les informations contenues dans les rapports destinés au principal décideur opérationnel. Pour la Société, le principal décideur opérationnel, à qui il incombe d'affecter les ressources et d'évaluer la performance des activités, est le chef de la direction.

BB) NORMES COMPTABLES ADOPTÉES LE 1^{er} JANVIER 2019

IFRS 16 *Contrats de location*

La Société a adopté la norme le 1^{er} janvier 2019 et l'applique selon la méthode rétrospective complète, qui nécessite le retraitement de chacune des périodes de présentation de l'information financière. La Société a opté pour l'ensemble de mesures de simplification afin de ne pas réévaluer les conclusions antérieures relatives aux contrats contenant des contrats de location et elle compte appliquer l'exemption relative à la comptabilisation des contrats de location à court terme et des contrats pour lesquels la valeur de l'actif sous-jacent est faible. Les principales modifications contenues dans IFRS 16 sont expliquées ci-après.

Incidence sur le compte de résultat

L'application de la norme a comme incidence sur le compte de résultat l'élimination des charges de location des appareils et des bâtiments, qui étaient comptabilisées dans les autres charges d'exploitation, pour les contrats comptabilisés comme des contrats de location. Ces charges sont remplacées par une dotation aux amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation et des charges d'intérêts sur l'obligation locative. Les travaux de maintenance admissibles relatifs aux contrats de location simple antérieurs sont incorporés dans le coût de l'actif au titre de droits d'utilisation et amortis sur la durée d'utilité moyenne prévue. Cette incidence sera partiellement contrebalancée par l'augmentation de la provision au titre de droits d'utilisation des appareils dont les contrats de location contiennent des modalités de restitution. La charge liée aux transporteurs régionaux diminue jusqu'à ce que les charges de location des appareils soient éliminées et elle est comptabilisée dans la dotation aux amortissements et les charges d'intérêts séparément de la charge liée aux transporteurs régionaux.

Comme tous les contrats de location visant des appareils sont libellés en dollars américains, l'écart de change comptabilisé dans le compte de résultat tient compte de la réévaluation des obligations locatives et des provisions au titre de la maintenance au cours de change en vigueur à la date de clôture.

Présentation

Les charges de location des appareils exploités par des transporteurs régionaux étaient auparavant prises en compte dans les charges liées aux transporteurs régionaux. Par suite de l'adoption d'IFRS 16 et de l'élimination des charges de location des appareils, l'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation associés aux appareils exploités par des transporteurs régionaux est présenté dans le poste Dotation aux amortissements dans le compte consolidé de résultat. Les provisions au titre de la maintenance relatives aux obligations de restitution des appareils en fin de bail se rapportant aux transporteurs régionaux demeurent dans les charges liées aux transporteurs régionaux. Les charges liées aux contrats de location à court terme d'une durée de moins de 12 mois, qui ne sont pas comptabilisés comme des contrats de location en vertu d'IFRS 16, sont comptabilisées dans les Autres charges d'exploitation.

Effet sur les résultats présentés antérieurement

Le tableau ci-après contient certaines informations des états financiers après ajustements pour tenir compte de l'adoption d'IFRS 16. Les postes non touchés par ce changement de méthode comptable ont été exclus. Par conséquent, les sous-totaux et les totaux présentés ne peuvent être recalculés sur la base des chiffres fournis. En résumé, les ajustements qui suivent ont été apportés aux montants comptabilisés dans l'état consolidé de la situation financière à la date de l'application initiale, le 1^{er} janvier 2018, et à la clôture de la période comparative, le 31 décembre 2018.



ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS ET
NOTES COMPLÉMENTAIRES

(en millions de dollars canadiens)	31 DÉCEMBRE 2017, AVANT RETRAITEMENT	APPAREILS D'AIR CANADA	APPAREILS DES TRANSPORTEURS RÉGIONAUX	BAUX IMMOBILIERS	1 ^{er} JANVIER 2018, APRÈS RETRAITEMENT
Créances clients	814 \$	(3) \$	- \$	- \$	811 \$
Placements, dépôts et autres actifs	465	(63)	-	-	402
Immobilisations corporelles	9 252	1 649	766	160	11 827
Impôts sur le résultat différés	456	71	144	13	684
Total de l'actif	17 782 \$	1 654 \$	910 \$	173 \$	20 519 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 961	(22)	(12)	-	1 927
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	671	357	146	12	1 186
Total du passif courant	5 101	335	134	12	5 582
Dette à long terme et obligations locatives	5 448	1 452	1 092	198	8 190
Provisions liées à la maintenance	1 003	70	78	-	1 151
Autres passifs non courants	167	(8)	-	-	159
Total du passif	14 360 \$	1 849 \$	1 304 \$	210 \$	17 723 \$
Résultats non distribués	2 554	(195)	(394)	(37)	1 928
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	3 422 \$	(195) \$	(394) \$	(37) \$	2 796 \$
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires	17 782 \$	1 654 \$	910 \$	173 \$	20 519 \$

(en millions de dollars canadiens)	31 DÉCEMBRE 2018, AVANT RETRAITEMENT	APPAREILS D'AIR CANADA	APPAREILS DES TRANSPORTEURS RÉGIONAUX	BAUX IMMOBILIERS	31 DÉCEMBRE 2018, APRÈS RETRAITEMENT
Placements, dépôts et autres actifs	444 \$	(43) \$	- \$	- \$	401 \$
Immobilisations corporelles	9 729	1 599	673	182	12 183
Impôt sur le résultat différé	39	98	163	14	314
Total de l'actif	19 197 \$	1 654 \$	836 \$	196 \$	21 883 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 927	(13)	(3)	-	1 911
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	455	403	179	11	1 048
Total du passif courant	5 099	390	176	11	5 676
Dette à long terme et obligations locatives	6 197	1 446	1 005	225	8 873
Provisions liées à la maintenance	1 118	89	100	-	1 307
Autres passifs non courants	151	-	-	-	151
Total du passif	15 164 \$	1 925 \$	1 281 \$	236 \$	18 606 \$
Résultats non distribués	3 160	(271)	(445)	(40)	2 404
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	4 033 \$	(271) \$	(445) \$	(40) \$	3 277 \$
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires	19 197 \$	1 654 \$	836 \$	196 \$	21 883 \$



ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS ET
NOTES COMPLÉMENTAIRES

L'adoption de la norme a eu l'incidence qui suit sur le compte consolidé de résultat de la Société présenté avant le retraitement. Le tableau ci-après exclut l'incidence du changement de présentation pour ce qui est de l'indemnisation des passagers, qui est décrite séparément sous IFRS 15 *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

(en millions de dollars canadiens)	PÉRIODE DE 12 MOIS CLOSE LE 31 DÉCEMBRE 2018, AVANT RETRAITEMENT	APPAREILS D'AIR CANADA	APPAREILS DES TRANSPORTEURS RÉGIONAUX	BAUX IMMOBILIERS	PÉRIODE DE 12 MOIS CLOSE LE 31 DÉCEMBRE 2018, APRÈS RETRAITEMENT
Total des produits	18 065 \$	- \$	- \$	- \$	18 065 \$
CHARGES D'EXPLOITATION					
Charges liées aux transporteurs régionaux	2 842	-	(323)	-	2 519
Maintenance avions	1 003	(100)	-	-	903
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	1 080	424	197	16	1 717
Locations avions	518	(518)	-	-	-
Autres	1 506	9	-	(27)	1 488
Total des charges d'exploitation	16 891	(185)	(126)	(11)	16 569
Bénéfice d'exploitation	1 174	185	126	11	1 496
Profit (perte) de change	(317)	(155)	(105)	(1)	(578)
Charges d'intérêts	(331)	(131)	(91)	(14)	(567)
Autres	(34)	(2)	-	-	(36)
Total des charges autres que d'exploitation	(769)	(288)	(196)	(15)	(1 268)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	405	(103)	(70)	(4)	228
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(238)	27	19	1	(191)
Bénéfice net (perte nette) de la période	167 \$	(76) \$	(51) \$	(3) \$	37 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	0,61 \$	(0,28) \$	(0,18) \$	(0,01) \$	0,14 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,60 \$	(0,28) \$	(0,18) \$	(0,01) \$	0,13 \$



L'incidence sur le tableau consolidé des flux de trésorerie est présentée ci-après. La partie des paiements de loyers correspondant aux intérêts est classée sous les activités d'exploitation tandis que les obligations de remboursement du capital sont classées sous les activités de financement.

	PÉRIODE DE 12 MOIS CLOSE LE 31 DÉCEMBRE 2018, AVANT RETRAITE- MENT	APPAREILS D'AIR CANADA	APPAREILS DES TRANSPOR- TEURS RÉGIONAUX	BAUX IMMOBILIERS	PÉRIODE DE 12 MOIS CLOSE LE 31 DÉCEMBRE 2018, APRÈS RETRAITE- MENT
(en millions de dollars canadiens)					
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES (AFFECTÉS AUX) ACTIVITÉS SUIVANTES					
EXPLOITATION					
Bénéfice net (perte nette) de la période	167 \$	(76) \$	(51) \$	(3) \$	37 \$
Impôt sur le résultat différé	232	(27)	(19)	(1)	185
Dotations aux amortissements et aux pertes de valeur	1 118	424	159	16	1 717
(Profit) perte de change	328	155	105	1	589
Variation des provisions au titre de la maintenance	98	51	19	-	168
Variation des soldes hors trésorerie du fonds de roulement	267	10	9	-	286
Autres	35	3	-	-	38
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	2 695	540	222	13	3 470
FINANCEMENT					
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(1 170)	(373)	(150)	(13)	(1 706)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement	(40)	(373)	(150)	(13)	(576)
INVESTISSEMENT					
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(2 197)	(167)	(72)	-	(2 436)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(2 694)	(167)	(72)	-	(2 933)
Effet du cours de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	27	-	-	-	27
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période	642	-	-	-	642
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	630 \$	- \$	- \$	- \$	630 \$

IFRIC 23 Incertitude relative aux traitements fiscaux

IFRIC 23 est en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. IFRIC 23 fournit un cadre pour identifier, évaluer et comptabiliser l'incidence comptable de l'incertitude relative aux traitements fiscaux. L'interprétation contient aussi des directives précises concernant plusieurs aspects qu'IAS 12 *Impôts sur le résultat* n'abordait pas. La Société a adopté l'interprétation d'IFRIC 23 et a conclu qu'elle n'avait aucune incidence sur les résultats présentés antérieurement.

IFRS 15 Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients

En septembre 2019, l'IFRS Interpretations Committee a arrêté sa décision selon laquelle une entité doit comptabiliser ses obligations d'indemniser les passagers en cas de retard et d'annulation de vol en tant que contrepartie variable conformément à IFRS 15. La Société a adopté ce traitement comptable au quatrième trimestre avec effet rétrospectif et retraitement des données de 2018. Auparavant, la Société comptabilisait les coûts liés à l'indemnisation des passagers selon IAS 37 *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*. Il n'y a pas d'effet sur le montant inscrit au titre de l'indemnisation des passagers, mais la présentation dans le compte consolidé de résultat est touchée puisque l'indemnisation est reclassée en réduction des produits passages.

La Société a adopté cette méthode comptable au quatrième trimestre avec effet rétrospectif et retraitement des données de 2018. L'incidence sur le compte consolidé de résultat a été une diminution de 74 M\$ découlant des autres charges d'exploitation, une diminution de 13 M\$ découlant des charges liées aux transporteurs régionaux et une réduction de 87 M\$ des produits passages en 2019 (diminution de 51 M\$ découlant des autres charges d'exploitation, diminution de 11 M\$ découlant des charges liées aux transporteurs régionaux et réduction des produits passages de 62 M\$ en 2018).



3. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Pour préparer les états financiers conformément aux PCGR, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur les montants figurant dans les états financiers et les notes annexes. Ces estimations et les hypothèses correspondantes reposent sur l'expérience passée, les plans d'exploitation futurs et divers autres facteurs jugés raisonnables dans les circonstances, et les résultats de ces estimations constituent le fondement des jugements portés sur les valeurs comptables des actifs et des passifs. Les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les résultats réels pourraient être très différents de ces estimations.

Les principales estimations et les principaux jugements établis dans le cadre de la préparation des présents états financiers concernent, entre autres, les éléments qui suivent. D'autres informations sont également fournies à la rubrique sur la méthode comptable applicable ou dans la note portant sur l'élément :

CONTRATS DE LOCATION

L'application d'IFRS 16 *Contrats de location* nécessite le recours à des hypothèses et à des estimations pour déterminer la valeur des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives qui ont principalement trait aux taux d'emprunt implicites et marginaux, s'il y a lieu. La direction doit faire preuve de jugement afin de déterminer s'il y a une certitude raisonnable que les options de renouvellement seront exercées.

REGROUPEMENT D'ENTREPRISES

L'acquisition d'Aéroplan par la Société a été comptabilisée selon la méthode de comptabilisation d'un regroupement d'entreprises dite « méthode de l'acquisition ». En vertu de la méthode de l'acquisition, les justes valeurs estimatives des actifs acquis et des passifs repris par la Société sont ajoutées dans l'état consolidé de la situation financière à la date de l'acquisition. La détermination des justes valeurs des actifs d'Aéroplan acquis et des passifs d'Aéroplan repris repose sur plusieurs hypothèses. Les hypothèses les plus importantes et celles qui ont nécessité le plus de jugement portent sur les justes valeurs estimatives des immobilisations incorporelles et sur les justes valeurs estimatives des produits différés liés à l'obligation au titre des milles Aéroplan en circulation (les « produits différés d'Aéroplan »).

Les immobilisations incorporelles comptabilisées à l'acquisition d'Aéroplan comprennent des immobilisations incorporelles fondées sur la technologie, des immobilisations incorporelles découlant de contrats et des immobilisations incorporelles liées au marketing (marque de commerce). Pour déterminer la juste valeur des immobilisations incorporelles fondées sur la technologie, Air Canada a utilisé la méthode du coût de

remplacement net d'amortissement. Pour les immobilisations incorporelles découlant de contrats, elle a eu recours à la méthode des bénéfices excédentaires multipériodes. Cette technique d'évaluation détermine la valeur des immobilisations incorporelles selon la capitalisation des bénéfices excédentaires, qui correspondent à l'excédent de ce qu'un montant raisonnable de bénéfices serait sur les immobilisations corporelles utilisées pour générer ces bénéfices. Les hypothèses importantes portent, entre autres, sur la détermination des produits des activités ordinaires projetés, des flux de trésorerie, des taux de fidélisation des clients, des taux d'actualisation et des taux moyens d'impôts sur le résultat prévus. Pour déterminer la juste valeur de la marque de commerce, la Société a utilisé la méthode de l'exonération des redevances. Cette technique d'évaluation détermine la valeur des immobilisations incorporelles en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie liés aux redevances après impôts attendus, au moyen d'un accord de licence hypothétique. Les hypothèses importantes portent, entre autres, sur la détermination des produits des activités ordinaires projetés, du taux de redevance, des taux d'actualisation et des taux moyens d'impôts sur le résultat prévus.

Les produits différés comptabilisés à l'acquisition d'Aéroplan se rapportent à la juste valeur estimative des milles Aéroplan en circulation. Le passif repris a été comptabilisé à une valeur correspondant à la juste valeur estimative au titre des milles en circulation qui devraient être échangés.

PROGRAMME DE FIDÉLISATION AÉROPLAN

Pour comptabiliser le programme de fidélisation, la direction doit établir plusieurs estimations à propos notamment de l'équivalent de la valeur du billet des milles Aéroplan versés et des désistements relatifs aux milles Aéroplan. L'équivalent de la valeur du billet des milles Aéroplan versés est déterminée en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des milles Aéroplan contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant. L'équivalent de la valeur du billet est estimé par rapport aux échanges de milles Aéroplan passés comparativement aux achats de billets équivalents passés, après prise en compte de conditions tarifaires similaires, des périodes de réservation à l'avance et d'autres facteurs pertinents, comme le prix de vente de milles à des tiers. Les estimations de l'équivalent de la valeur du billet et les hypothèses s'y rapportant sont examinées pour une éventuelle mise à jour au moins une fois par année. Une variation du taux d'équivalent de la valeur du billet est comptabilisée prospectivement sur les milles versés futurs.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de milles Aéroplan qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés. Les désistements sont évalués par la direction en fonction des modalités du programme et des modèles historiques d'accumulation et d'échange, ajustés pour tenir compte des modifications de toute modalité ou de tout autre



fait qui pourrait avoir une incidence sur les échanges futurs. La direction utilise des modèles statistiques et des simulations pour estimer les désistements.

Les variations du taux de désistements sont comptabilisées comme suit : pour la période durant laquelle survient la variation, le solde des produits différés est rajusté comme si l'estimation révisée avait servi pour les périodes précédentes, et un montant correspondant est inscrit à titre d'ajustement des produits passages; pour les périodes ultérieures, l'estimation révisée est utilisée. Une modification des hypothèses relatives au nombre de milles qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les produits des activités ordinaires de l'exercice au cours duquel la modification survient.

Au 31 décembre 2019, le solde des produits différés au titre de milles Aéroplan s'établissait à 2 825 M\$. À titre d'exemple, une variation hypothétique de 1 % du nombre de milles en circulation qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 28 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

AVANTAGES FUTURS DU PERSONNEL

Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi de la Société sont déterminés au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses et des estimations eu égard aux taux d'actualisation, à la progression des salaires, aux taux de mortalité et aux augmentations futures des prestations. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante. Voir la note 11 pour de plus amples informations.

PÉRIODE D'AMORTISSEMENT DES ACTIFS NON COURANTS

La Société fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actualisée et future des actifs, des projets concernant le parc aérien de la Société et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant aviation et des autres coûts liés à l'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires, pourraient donner lieu à des variations, qui pourraient être importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois par année. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure

à cinq ans se traduit par une hausse de 16 M\$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas changer significativement.

POINTS À CONSIDÉRER RELATIVEMENT À LA PERTE DE VALEUR DES ACTIFS NON COURANTS

La Société évalue au besoin s'il y a eu perte de valeur en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable, qui correspond au montant le plus élevé entre sa juste valeur diminuée des coûts de sortie et sa valeur d'utilité. La juste valeur diminuée des coûts de sortie peut être calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés, qui exige que la direction fasse un certain nombre d'hypothèses importantes liées aux intervenants du marché, notamment au sujet des plans opérationnels futurs, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs.

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 de la location et le montant de la provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est comptabilisée comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation. Voir la note 12 a) pour de plus amples informations.



4. ACQUISITION D'AÉROPLAN

Le 10 janvier 2019, Air Canada a réalisé l'acquisition d'Aéropian auprès d'Aimia Inc. (« Aimia »). Le prix d'achat global était ventilé comme suit : 450 M\$ en trésorerie, plus 67 M\$ en trésorerie au titre des ajustements à la clôture (la contrepartie totale liée à l'acquisition s'élevait à 517 M\$). L'acquisition comprenait aussi la prise en charge du passif en milles Aéropian.

Parallèlement à la clôture de l'acquisition d'Aéropian, Air Canada, la Banque Toronto-Dominion (« Banque TD »), la Banque Canadienne Impériale de Commerce (« CIBC ») et Corporation Visa Canada (« Visa ») ont parachevé différentes ententes commerciales liées à l'acquisition, et au soutien de celle-ci, notamment des ententes en matière de cartes de crédit et de réseau en vue d'une participation future dans le programme Aéropian. De la même manière, au premier trimestre de 2019, Air Canada, Aéropian et Banque Amex du Canada (« AMEX ») ont conclu des ententes permettant à cette dernière de continuer à participer au programme Aéropian. Air Canada a reçu des paiements de Banque TD, de CIBC, de Visa et d'AMEX totalisant 1 212 M\$. Cette contrepartie a été comptabilisée à titre de produits différés et sera amortie dans les produits passages sur la durée des ententes connexes.

En outre, Banque TD et CIBC ont remis au total 400 M\$ à Air Canada en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des milles Aéropian. Cette contrepartie est comptabilisée à titre de passif contractuel dans les produits différés d'Aéropian et autres produits différés.

À la suite de la clôture de l'acquisition, Aimia Canada Inc. a changé sa dénomination pour Aéropian inc.

Air Canada, à titre d'acquéreur, a comptabilisé le regroupement d'entreprises à compter de la date d'acquisition, ce qui exige généralement que l'acquéreur évalue les actifs identifiables et les passifs repris à leurs justes valeurs, à certaines exceptions près. La répartition finale du prix d'acquisition entre les justes valeurs des actifs et des passifs est ventilée ci-dessous :

(en millions de dollars canadiens)

JUSTE VALEUR DES ACTIFS ACQUIS	
Trésorerie	- \$
Créances clients	188
Charges payées d'avance et autres actifs courants	8
Immobilisations corporelles	55
Impôt sur le résultat différé	44
Immobilisations incorporelles fondées sur la technologie	38
Immobilisations incorporelles découlant de contrats	225
Immobilisations incorporelles – marque de commerce	90
	648 \$
JUSTE VALEUR DES PASSIFS REPRIS	
Dettes fournisseurs et charges à payer	210
Produits différés (à court terme et à long terme)	2 779
Dettes à long terme (obligations locatives)	41
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	39
Impôt sur le résultat différé	24
	3 093 \$
Juste valeur des actifs nets acquis	(2 445)
Goodwill	2 962
Prix d'achat total	517 \$

Se reporter à la rubrique « Jugements et estimations comptables critiques – Regroupements d'entreprises » de la note 3 pour des informations sur les estimations les plus importantes utilisées pour déterminer les justes valeurs à la date d'acquisition.



Les immobilisations incorporelles découlant de contrats sont amorties sur la durée des ententes commerciales correspondantes conclues avec les partenaires du programme, tandis que la marque de commerce est considérée comme une immobilisation incorporelle à durée de vie indéterminée. Le goodwill est attribuable aux synergies avec Air Canada liées à la gestion des passifs au titre des produits différés, à la main-d'œuvre qualifiée, aux capacités d'expansion dans d'autres régions et à la rentabilité de l'entreprise acquise.

L'acquisition ayant été finalisée le 10 janvier 2019, le bénéfice net pour la période tampon du 1^{er} janvier 2019 au 9 janvier 2019 n'était pas important aux fins de la présentation des résultats d'exploitation combinés advenant que l'acquisition ait été réalisée au début de la période.

INDEMNISATION

La convention d'achat d'actions conclue avec Aimia prévoit les indemnisations habituelles entre Aimia et Air Canada, notamment dans l'éventualité d'une fausse déclaration ou d'un manquement à une clause contenue dans celle-ci. En ce qui a trait à l'obligation générale d'indemnisation d'Aimia, cette dernière n'a aucune obligation d'indemniser Air Canada, à moins que le montant total des pertes subies indemnifiables ne soit ou ne devienne supérieur à 2,25 M\$, auquel cas Air Canada sera en droit de recevoir une indemnisation à l'égard de toutes les pertes excédant 2,25 M\$. Le montant qu'Aimia pourrait être tenue de verser au titre de telles demandes d'indemnisation sera limité à 55 M\$, sauf en ce qui a trait i) aux engagements fondamentaux d'Aimia, pour lesquels le montant que celle-ci pourrait devoir verser ne pourra être supérieur au prix d'achat, ii) aux sommes réclamées par le fisc pour les périodes d'imposition précédant la clôture, à l'égard desquelles l'obligation d'Aimia n'est pas plafonnée et iii) à certaines autres dispositions comme les lois sur la protection des renseignements personnels et les lois sur la protection des consommateurs, à l'égard desquelles l'obligation d'Aimia n'est pas plafonnée. La convention prévoit aussi certaines indemnisations ayant trait à des recours collectifs qui existaient à la clôture de l'acquisition, lesquelles sont décrites ci-après à la rubrique « Provisions pour litiges ».

Relativement aux obligations d'indemnisation d'Aimia dont il est question ci-dessus, une tranche de 2,25 M\$ du produit du prix d'achat a été déposée en main tierce en vue de couvrir tout éventuel dédommagement au titre de demandes d'indemnisation générales valides qu'Air Canada pourrait présenter à Aimia aux termes de la convention jusqu'au 20 juillet 2020, et une tranche de 100 M\$ du produit du prix d'achat a été déposée dans un compte distinct contrôlé conjointement par Aimia et Air Canada d'ici la conclusion de la vérification fiscale effectuée par l'Agence du revenu du Canada (« ARC ») à l'endroit d'Aéroplan pour l'année d'imposition 2013 ainsi que des ajustements qui pourraient en découler. En raison d'avis de cotisation de l'ARC, le compte contrôlé conjointement a été réduit de 27 M\$, le solde de 73 M\$ dans ce compte demeurant assujéti aux conditions de la convention d'achat d'actions conclue avec Aimia et à l'issue de ces questions fiscales.

PROVISIONS POUR LITIGES – ACTIONS COLLECTIVES VISANT LE REMBOURSEMENT DE CERTAINS DROITS DE PASSAGERS

À la date d'acquisition, le 10 janvier 2019, Aimia Canada Inc. (ayant alors cette dénomination) était visée, entre autres poursuites, par trois actions collectives de membres Aéroplan résidant au Québec visant à obtenir 1) le remboursement du supplément pour carburant payé depuis le 12 décembre 2011 par des membres du programme Aéroplan ayant utilisé des milles pour des déplacements à bord de vols exploités par Air Canada ou pour le compte de cette dernière en Amérique du Nord, 2) le remboursement des frais d'amélioration aéroportuaires payés depuis le 15 décembre 2011 par des membres du programme Aéroplan ayant utilisé des milles pour des déplacements aériens au départ de certains aéroports du Canada et 3) le remboursement des droits de passagers payés depuis le 9 juin 2012 par des membres du programme Aéroplan ayant utilisé des milles pour des déplacements aériens avec Air Canada comportant des segments de vols au départ de certains aéroports de l'Europe et du Japon. En vertu de la convention d'achat d'actions conclue avec Aimia, Aimia assumera 50 % de la responsabilité et des frais, le cas échéant, liés à ces actions collectives visant Aimia Canada, jusqu'à un montant maximal de 25 M\$, après quoi Air Canada sera tenue seule responsable. L'obligation nette d'Air Canada relativement à ces actions, le cas échéant, ne devrait pas être substantielle.



5. CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ AVEC JAZZ ET PLACEMENT EN TITRES DE CAPITAUX PROPRES DANS CHORUS

En février 2019, Air Canada a conclu une entente visant à modifier et à prolonger le contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz, une filiale en propriété exclusive de Chorus Aviation Inc. Les modifications prolongent la durée du CAC de dix ans, soit du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2035. Elles comprennent divers niveaux minimaux d'appareils couverts à divers moments, ce qui donnera à Air Canada la souplesse nécessaire pour optimiser son parc dans le cadre de sa stratégie de réseau. Les modifications sont entrées en vigueur avec effet rétroactif le 1^{er} janvier 2019. La prolongation de la durée du CAC a donné lieu à une augmentation de 95 M\$ de l'actif au titre de droits d'utilisation et de 104 M\$ de l'obligation locative et une diminution de 9 M\$ de la provision pour maintenance a été comptabilisée au premier trimestre de 2019. Les augmentations de l'actif au titre de droits d'utilisation et de l'obligation locative ne concernent que les appareils visés expressément par la prolongation de la durée du CAC. À mesure que l'application de la prolongation du CAC à d'autres appareils sera confirmée au cours de la période visée par le contrat, des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives supplémentaires seront comptabilisés.

Parallèlement aux modifications apportées au CAC, Air Canada a souscrit 15 561 600 actions à droit de vote de catégorie B du capital de Chorus, ce qui représente, au moment de l'émission, environ 9,99 % des actions à droit de vote variable de catégorie A et des actions à droit de vote de catégorie B de Chorus émises et en circulation sur une base combinée. Cela représente un placement de 97 M\$ de la part d'Air Canada. Les actions de Chorus ont été émises à Air Canada au prix de 6,25 \$ l'action, ce qui représente une prime d'émission de 5 % sur le cours moyen pondéré en fonction du volume sur cinq jours des actions à la clôture des marchés, le 10 janvier 2019. Air Canada et Chorus ont conclu une convention concernant les droits des investisseurs au titre de laquelle, entre autres choses, Air Canada détiendra les actions du placement pendant au moins 60 mois, sous réserve de certaines exceptions limitées. Le placement en titres de capitaux propres dans Chorus est comptabilisé à la juste valeur et toutes les variations de juste valeur sont comptabilisées par le biais des autres éléments du résultat global. Au 31 décembre 2019, le placement avait une juste valeur de 126 M\$ et était comptabilisé dans les Placements, dépôts et autres actifs. La variation de la juste valeur comptabilisée par le biais des autres éléments du résultat global pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 a été de 25 M\$, soit un profit de 29 M\$ diminué d'une charge d'impôts sur le résultat différé de 4 M\$.

6. PLACEMENTS, DÉPÔTS ET AUTRES ACTIFS

(en millions de dollars canadiens)

		2019	2018
Placements à long terme		512 \$	- \$
Placement dans Chorus	note 5	126	-
Liquidations soumises à restrictions	note 2P	102	171
Dépôts liés aux appareils		98	111
Paievements anticipés en vertu de contrats de maintenance		56	74
Contrats à terme sur actions	note 18	27	17
Autres dépôts		15	28
		936 \$	401 \$



7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	31 DÉCEMBRE 2019			31 DÉCEMBRE 2018 RETRAITÉ – NOTE 2		
	COÛT	AMORTIS- SEMENT CUMULÉ	VALEUR COMPTABLE NETTE	COÛT	AMORTIS- SEMENT CUMULÉ	VALEUR COMPTABLE NETTE
(en millions de dollars canadiens)						
IMMOBILISATIONS CORPORELLES DÉTENUES						
Matériel volant et équipement de vol	12 920 \$	4 616 \$	8 304 \$	11 934 \$	3 825 \$	8 109 \$
Immeubles et améliorations locatives	923	501	422	858	454	404
Équipement de services au sol et autres équipements	640	395	245	567	370	197
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	1 041	-	1 041	933	-	933
Immobilisations corporelles détenues	15 524 \$	5 512 \$	10 012 \$	14 292 \$	4 649 \$	9 643 \$
Appareils d'Air Canada	5 055 \$	3 282 \$	1 773 \$	4 739 \$	3 119 \$	1 620 \$
Appareils des transporteurs régionaux	1 893	1 135	758	1 679	972	707
Terrains et immeubles	447	156	291	372	159	213
Actifs au titre de droits d'utilisation	7 395 \$	4 573 \$	2 822 \$	6 790 \$	4 250 \$	2 540 \$
Immobilisations corporelles	22 919 \$	10 085 \$	12 834 \$	21 082 \$	8 899 \$	12 183 \$

Six appareils 737 MAX 8 de Boeing neufs, deux appareils 787-9 de Boeing neufs, un appareil A220 d'Airbus neuf et quatre appareils A321 d'Airbus d'occasion ont été ajoutés aux appareils détenus en 2019. Un appareil 767 de Boeing a été vendu en 2019.

Sont aussi inclus dans le matériel volant et l'équipement de vol 16 appareils et 15 moteurs de rechange (16 appareils et 16 moteurs de rechange en 2018) loués à des transporteurs fournissant des services en vertu de leurs CAC d'un coût de 353 M\$ (340 M\$ en 2018), moins l'amortissement cumulé de 154 M\$ (136 M\$ en 2018) pour une valeur comptable nette de 199 M\$ (204 M\$ en 2018). La dotation aux amortissements relative à ce matériel volant et équipement de vol pour 2019 s'est établie à 21 M\$ (18 M\$ en 2018).

Comme il est décrit plus amplement à la note 23, en 2018, la Société a vendu 25 appareils 190 d'Embraer d'un coût de 789 M\$, moins l'amortissement cumulé de 308 M\$, pour une valeur comptable nette de 481 M\$.

Certaines immobilisations corporelles ont été affectées en garantie comme il est plus amplement décrit à la note 10 sous la rubrique des instruments d'emprunt pertinents. Aucune perte de valeur n'était comptabilisée au 31 décembre 2019.

	1 ^{er} JANVIER 2019	ENTRÉES	RECLAS- SEMENTS	SORTIES	AMORTIS- SEMENT	31 DÉCEMBRE 2019
(en millions de dollars canadiens)						
IMMOBILISATIONS CORPORELLES DÉTENUES						
Matériel volant et équipement de vol	8 109 \$	893 \$	355 \$	(14) \$	(1 039) \$	8 304 \$
Immeubles et améliorations locatives	404	26	41	-	(49)	422
Équipement de services au sol et autres équipements	197	66	21	(1)	(38)	245
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	933	525	(417)	-	-	1 041
Immobilisations corporelles détenues	9 643 \$	1 510 \$	- \$	(15) \$	(1 126) \$	10 012 \$
ACTIFS AU TITRE DE DROITS D'UTILISATION						
Appareils d'Air Canada	1 620 \$	704 \$	- \$	(7) \$	(544) \$	1 773 \$
Appareils des transporteurs régionaux	707	234	-	(7)	(176)	758
Terrains et immeubles	213	104	-	-	(26)	291
Actifs au titre de droits d'utilisation	2 540 \$	1 042 \$	- \$	(14) \$	(746) \$	2 822 \$
Immobilisations corporelles	12 183 \$	2 552 \$	- \$	(29) \$	(1 872) \$	12 834 \$



ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS ET
NOTES COMPLÉMENTAIRES

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} JANVIER 2018	ENTRÉES	RECLAS- SEMENTS	SORTIES	AMORTIS- SEMENT	31 DÉCEMBRE 2018
IMMOBILISATIONS CORPORELLES DÉTENUES						
Matériel volant et équipement de vol	7 464 \$	1 583 \$	518 \$	(495) \$	(961) \$	8 109 \$
Immeubles et améliorations locatives	405	-	41	-	(42)	404
Équipement de services au sol et autres équipements	208	31	-	-	(42)	197
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	1 063	429	(559)	-	-	933
Immobilisations corporelles détenues	9 140 \$	2 043 \$	- \$	(495) \$	(1 045) \$	9 643 \$
ACTIFS AU TITRE DE DROITS D'UTILISATION						
Appareils d'Air Canada	1 686 \$	369 \$	- \$	- \$	(435) \$	1 620 \$
Appareils des transporteurs régionaux	806	68	-	(1)	(166)	707
Terrains et immeubles	195	37	-	-	(19)	213
Actifs au titre de droits d'utilisation	2 687 \$	474 \$	- \$	(1) \$	(620) \$	2 540 \$
Immobilisations corporelles	11 827 \$	2 517 \$	- \$	(496) \$	(1 665) \$	12 183 \$

Le tableau qui suit présente la ventilation de la dotation aux amortissements comptabilisée dans le compte consolidé de résultat.

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Matériel volant et équipement de vol	1 039 \$	961 \$
Immeubles et améliorations locatives	49	42
Équipement de services au sol et autres équipements	38	42
Immobilisations corporelles détenues	1 126	1 045
Appareils d'Air Canada	544	435
Appareils des transporteurs régionaux	176	166
Terrains et immeubles	26	19
Actifs au titre de droits d'utilisation	746	620
Immobilisations corporelles	1 872	1 665
Rechanges et fournitures	19	16
Immobilisations incorporelles	95	36
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	1 986 \$	1 717 \$



8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	DROITS RELATIFS À DES DÉSIGNATIONS ET CRÉNEAUX AÉROPORTUAIRES INTERNATIONAUX	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES DÉCOULANT DE CONTRATS	MARQUES DE COMMERCE	IMMOBILISATIONS D'ORDRE TECHNOLOGIQUE (DÉVELOPPÉES EN INTERNE)	TOTAL
(en millions de dollars canadiens)					
EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2018					
Au 1 ^{er} janvier 2018	97 \$	- \$	88 \$	133 \$	318 \$
Entrées	-	-	-	122	122
Amortissement	-	-	-	(36)	(36)
Au 31 décembre 2018	97 \$	- \$	88 \$	219 \$	404 \$
AU 31 DÉCEMBRE 2018					
Coût	97 \$	- \$	88 \$	579 \$	764 \$
Amortissement cumulé	-	-	-	(360)	(360)
	97 \$	- \$	88 \$	219 \$	404 \$
EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2019					
Au 1 ^{er} janvier 2019	97 \$	- \$	88 \$	219 \$	404 \$
Entrées	-	225	90	378	693
Amortissement	-	(19)	-	(76)	(95)
Au 31 décembre 2019	97 \$	206 \$	178 \$	521 \$	1 002 \$
AU 31 DÉCEMBRE 2019					
Coût	97 \$	225 \$	178 \$	928 \$	1 428 \$
Amortissement cumulé	-	(19)	-	(407)	(426)
	97 \$	206 \$	178 \$	521 \$	1 002 \$

En 2019, des actifs liés à la technologie d'un coût de 29 M\$ (1 M\$ en 2018) et dont l'amortissement cumulé atteignait 29 M\$ (1 M\$ en 2018) ont été mis hors service.

Certains droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux sont affectés en garantie de billets garantis prioritaires comme le décrit la note 10.

Toutes les immobilisations incorporelles qui ont une durée de vie indéfinie sont soumises à un test de dépréciation annuel. Les droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux et les marques de commerce sont considérés comme ayant une durée de vie indéfinie. Le test de dépréciation est appliqué au niveau de l'unité génératrice de trésorerie. Selon ce principe, un test de dépréciation a été appliqué aux niveaux des flottes d'appareils monocouloirs et de gros-porteurs pour le matériel volant et les immobilisations connexes inhérents au parc en exploitation. L'affectation des immobilisations incorporelles à durée indéfinie aux unités génératrices de trésorerie se chiffre à 138 M\$ pour la flotte de gros-porteurs et à 47 M\$ pour la flotte d'appareils monocouloirs. Dans le cadre de l'acquisition d'Aéroplan en 2019, la Société a fait l'acquisition de la marque Aéroplan à sa juste valeur. Cette immobilisation incorporelle à durée de vie indéfinie a été répartie de la manière suivante : un montant de 27 M\$ à l'unité génératrice de trésorerie constituée par les gros porteurs et un montant de 63 M\$ à l'unité génératrice de trésorerie constituée par les appareils monocouloirs.

La valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie 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 projections de flux de trésorerie reposent sur le plan d'affaires annuel approuvé par le Conseil d'administration d'Air Canada. La direction a de plus effectué des projections sur une période de cinq ans. Ces flux de trésorerie représentent les meilleures estimations de la direction et s'appuient sur son expérience passée et les hypothèses relatives à l'évolution de l'économie, comme les courbes des cours à terme du pétrole brut et les cours de change en vigueur. Au-delà de la période de cinq ans, les flux de trésorerie devraient croître conformément aux hypothèses de croissance à long terme du secteur aérien compte tenu de divers facteurs comme les projets de la Société concernant le parc aérien et les hypothèses de croissance du secteur. Le taux d'actualisation appliqué aux projections de flux de trésorerie repose sur des hypothèses liées aux intervenants du marché concernant le coût moyen pondéré du capital de la Société, ajusté pour tenir compte des impôts et des risques particuliers associés à l'unité génératrice de trésorerie évaluée.



L'excédent de la valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie sur leur valeur comptable étant important, le calcul le plus récent de l'exercice 2017 a été reporté en avant et utilisé dans le test de dépréciation de l'exercice considéré. Les principales hypothèses ayant servi aux calculs de la juste valeur diminuée des coûts de sortie pour l'exercice 2017 sont présentées ci-dessous.

	2017
Taux d'actualisation	12,6 %
Taux de croissance à long terme	2,5 %
Fourchette de prix du baril de carburant aviation	66 \$ US – 79 \$ US

La valeur recouvrable des deux unités génératrices de trésorerie excédait leurs valeurs comptables respectives d'un montant total d'environ 7 400 M\$. Des changements raisonnablement possibles d'hypothèses clés ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable de chaque UGT soit inférieure à sa valeur comptable.

9. GOODWILL

Le goodwill est soumis à un test de dépréciation au moins une fois par année. Le test de dépréciation du goodwill est effectué par application du modèle de la juste valeur diminuée des coûts de sortie au niveau du secteur d'exploitation. Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation, et ce secteur représente le niveau le plus bas auquel le goodwill est suivi pour les besoins de gestion interne.

Pour évaluer s'il y a eu dépréciation du goodwill, la Société compare la valeur recouvrable totale de l'entité au complet, qui correspond à la somme de sa capitalisation boursière inscrite à la cote et de la juste valeur de sa dette, à la valeur comptable de son actif net déduction faite de la dette à long terme. Si la valeur comptable excède la valeur recouvrable, une perte de valeur est comptabilisée. Aucune perte de valeur n'a été comptabilisée eu égard à la valeur du goodwill depuis son acquisition.

Les tests de dépréciation effectués aux 31 décembre 2019 et 2018 n'ont donné lieu à la comptabilisation d'aucune perte de valeur. Des changements raisonnablement possibles des hypothèses principales ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable du goodwill devienne inférieure à sa valeur comptable.

(en millions de dollars canadiens)		2019
Goodwill à l'ouverture de l'exercice		311 \$
Goodwill résultant de l'acquisition d'Aéroplan	note 4	2 962
Goodwill à la clôture de l'exercice		3 273 \$



10. DETTE À LONG TERME ET OBLIGATIONS LOCATIVES

	ÉCHÉANCE FINALE	TAUX D'INTÉRÊT MOYEN PONDÉRÉ (%)	31 DÉCEMBRE 2019 (en millions de dollars canadiens)	31 DÉCEMBRE 2018 RETRAITÉ – NOTE 2 (en millions de dollars canadiens)
Financement d'appareils ^{a)}				
Financement en dollars US à taux fixe	2020 – 2030	3,84	3 200 \$	3 592 \$
Financement en dollars US à taux variable	2026 – 2027	3,85	544	676
Financement en dollars CA à taux fixe	2026 – 2030	3,78	259	287
Financement en dollars CA à taux variable	2026 – 2027	2,64	264	298
Financement en yens à taux fixe	2027	1,84	141	146
Financement en yens à taux variable	2027	3,04	8	42
Billets garantis prioritaires – en dollars CA ^{b)}	2023	4,75	200	200
Billets non garantis prioritaires – en dollars US ^{c)}	2021	7,75	520	546
Autre financement garanti – en dollars US ^{b)}	2023	3,51	737	786
Dettes à long terme		4,07	5 873	6 573
Obligations locatives				
Appareils d'Air Canada	2020 – 2029	6,31	1 924	1 926
Appareils des transporteurs régionaux	2020 – 2035	7,06	1 149	1 233
Terrains et bâtiments	2020 – 2078	6,07	386	297
Obligations locatives ^{d)}		6,53	3 459	3 456
Dettes totales et obligations locatives		4,98	9 332	10 029
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance			(90)	(108)
Partie courante – dette à long terme			(587)	(408)
Partie courante – appareils d'Air Canada			(418)	(438)
Partie courante – appareils des transporteurs régionaux			(185)	(187)
Partie courante – terrains et bâtiments			(28)	(15)
Dettes à long terme et obligations locatives			8 024 \$	8 873 \$

a) Le financement des appareils (2 882 M\$ US, 523 M\$ CA et 12 425 M¥ JPY) (3 130 M\$ US, 585 M\$ CA et 15 155 M¥ JPY en 2018) est garanti principalement par certains appareils ayant une valeur comptable de 4 777 M\$ (5 575 M\$ en 2018). Pour la majeure partie du financement, le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance et peuvent être remboursés en tout temps, moyennant paiement des frais applicables. Le financement de 161 M\$ US et de 264 M\$ CA provient d'une garantie d'emprunt fournie par l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM »).

En 2018, dans le cadre du financement de l'acquisition d'un nouvel appareil 787-9 et de quatre nouveaux appareils 737 MAX 8 de Boeing, Air Canada a réalisé la clôture d'un placement privé de deux tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel (les « certificats ») d'une valeur nominale totale de 301 M\$ dont la date prévue de dernière distribution est en 2030. Le taux d'intérêt moyen pondéré des deux tranches de certificats est de 3,76 % par année. Les produits du placement ont été décaissés à la suite de la livraison des appareils. Ces produits sont pris en compte dans le financement en dollars canadiens à taux fixe dans le tableau ci-dessus.

Dans le cadre de l'opération de vente décrite à la note 23, la dette à long terme de 144 M\$ (109 M\$ US) relative aux appareils E190 d'Embraer a été remboursée en 2018. La perte inscrite dans le profit aux règlements de dettes et modifications relativement au remboursement anticipé de cette dette a été de 2 M\$.

En 2019, un capital de 27 M\$ US et de 2 032 M¥ JPY a été remboursé avant l'échéance relativement au financement de quatre appareils 777 de Boeing. La perte prise en compte dans le profit (la perte) aux règlements de dettes et modifications relativement au remboursement anticipé de cette dette a été inférieure à 1 M\$.

En 2018, un capital de 35 M\$ US a été remboursé avant l'échéance relativement au financement de trois appareils 777 de Boeing. La perte prise en compte dans le profit (la perte) aux règlements de dettes et modifications relativement au remboursement anticipé de cette dette a été inférieure à 1 M\$.



b) Un placement privé est composé de billets garantis prioritaires de premier rang à 4,75 % d'un capital de 200 M\$ échéant en 2023 (les « billets prioritaires de 2016 »), qui ont été vendus à leur valeur nominale. En décembre 2018, Air Canada a conclu une nouvelle facilité de crédit renouvelable de 200 M\$, qu'elle a modifiée en novembre 2019. La facilité est disponible jusqu'en 2022 et, en cas de prélèvements, elle est garantie par certains appareils désignés à cette fin. Aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité au 31 décembre 2019.

Les autres financements garantis sont un prêt à terme de 600 M\$ US échéant en 2023 et une facilité de crédit renouvelable de 600 M\$ US expirant en 2023 (désignée, collectivement avec le prêt à terme, la « facilité de crédit de 2016 »).

En novembre 2019, Air Canada a achevé une réappréciation de sa facilité de crédit de 2016, ce qui a réduit le taux d'intérêt de 25 points de base pour le ramener au taux TIOL majoré de 175 points de base. La Société a comptabilisé un profit aux règlements de dettes et modifications de 6 M\$ relativement à cette opération. En février 2018, Air Canada a procédé à une réappréciation, ce qui a réduit le taux d'intérêt de 25 points de base pour le ramener au taux TIOL majoré de 200 points de base. La Société a comptabilisé un profit aux règlements de dettes et modifications de 11 M\$ relativement à cette opération.

Air Canada peut racheter à tout moment avant le 6 octobre 2021 et de temps à autre au cours de toute période de 12 mois jusqu'à 10 % du capital total des billets prioritaires de 2016 à un prix de rachat de 103 % du capital, majoré des intérêts courus et non échus.

Les billets prioritaires de 2016 et les obligations de la Société découlant de la facilité de crédit de 2016 sont des obligations garanties prioritaires d'Air Canada, assorties d'une sûreté de premier rang, sous réserve de certains privilèges et exclusions autorisés, sur certains intérêts dans des biens immobiliers, l'équipement de services au sol, certains baux relatifs aux créneaux d'aéroports et aux portes d'embarquement et certaines lignes transpacifiques, conjointement avec les baux relatifs aux créneaux d'aéroports et aux portes d'embarquement utilisés pour ces lignes transpacifiques.

Les autres financements garantis en dollars américains portent sur des emprunts à taux variable garantis par certains actifs, notamment les actifs décrits ci-dessus en lien avec la facilité de crédit de 2016. Au 31 décembre 2019, la Société n'avait prélevé aucun montant sur la facilité de crédit renouvelable et le capital non remboursé du prêt à terme s'élevait à 590 M\$ US (capital de 598 M\$ US en 2018).

c) Placement privé de billets non garantis prioritaires d'un capital de 400 M\$ US. Les billets portent intérêt à 7,75 % payable deux fois par année et viennent à échéance en 2021. Air Canada peut à tout moment et de temps à autre racheter une partie ou la totalité des billets prioritaires non garantis à un prix égal au plus élevé des deux montants suivants : i) 100 % du capital des billets rachetés et ii) une prime de réparation, s'il y a lieu, majorée, dans les deux cas, des intérêts courus non échus.

d) Les obligations locatives liées aux installations et au matériel volant totalisent 3 459 M\$ (346 M\$, 2 369 M\$ US et 15 M£ GBP) (3 456 M\$ (281 M\$, 2 321 M\$ US et 3 M£ GBP) en 2018). Les valeurs comptables du matériel volant et des installations visés par des contrats de location sont respectivement de 2 532 M\$ et de 291 M\$ (2 326 M\$ et 213 M\$ en 2018).

En 2019, la Société a payé des intérêts sur la dette à long terme et les obligations locatives de 493 M\$ (519 M\$ en 2018).

La Société a comptabilisé les charges d'intérêts suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Intérêts sur la dette	284 \$	311 \$
Intérêts sur les obligations locatives	231	256
Charges d'intérêts	515 \$	567 \$

Le compte consolidé de résultats contient les montants suivants liés à des contrats de location qui n'ont pas été comptabilisés comme des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives.

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
CHARGE RELATIVE AUX CONTRATS DE LOCATION (PRISE EN COMPTE DANS LES AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION)		
Contrats de location à court terme	83 \$	30 \$
Paiements de loyers variables non pris en compte dans les obligations locatives	31	35
	114 \$	65 \$

La valeur des contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur qui ne sont pas des contrats de location à court terme n'est pas importante.

Les paiements au titre des obligations locatives ont donné lieu à des sorties de trésorerie totales de 882 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 (837 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2018), dont 651 M\$ représentent des remboursements de capital (581 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2018).



ANALYSE DES ÉCHÉANCES

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 31 décembre 2019 sur la dette à long terme et les obligations locatives s'établissent comme suit. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture du 31 décembre 2019 de 1,2990 \$ CA.

(en millions de dollars canadiens)	2020	2021	2022	2023	2024	PAR LA SUITE	TOTAL
CAPITAL							
Obligations au titre de la dette à long terme	587 \$	953 \$	327 \$	1 392 \$	292 \$	2 322 \$	5 873 \$
Appareils d'Air Canada	418	293	222	214	205	572	1 924
Appareils des transporteurs régionaux	185	167	163	164	137	333	1 149
Terrains et bâtiments	28	23	23	22	22	268	386
Obligations locatives	631	483	408	400	364	1 173	3 459
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	1 218 \$	1 436 \$	735 \$	1 792 \$	656 \$	3 495 \$	9 332 \$

(en millions de dollars canadiens)	2020	2021	2022	2023	2024	PAR LA SUITE	TOTAL
INTÉRÊTS							
Obligations au titre de la dette à long terme	229 \$	195 \$	160 \$	139 \$	87 \$	240 \$	1 050 \$
Appareils d'Air Canada	102	75	59	47	36	54	373
Appareils des transporteurs régionaux	72	60	48	36	25	71	312
Terrains et bâtiments	22	21	19	18	17	210	307
Obligations locatives	196	156	126	101	78	335	992
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	425 \$	351 \$	286 \$	240 \$	165 \$	575 \$	2 042 \$

Dans le tableau ci-dessus, les obligations de remboursement du capital ne tiennent pas compte des frais de transaction de 90 M\$ qui sont portés en diminution de la dette à long terme et des obligations locatives dans l'état consolidé de la situation financière.

La Société a des engagements visant d'autres contrats de location avions et des contrats de location de biens immobiliers qui ne sont pas encore entrés en vigueur. Le montant total des engagements s'élève à environ 113 M\$ d'après les estimations relatives au moment de la livraison et aux loyers. La durée des contrats de location avions varie de 8 à 9 ans et celle des contrats de location de biens immobiliers est de 20 ans.



FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Le tableau qui suit contient des informations sur la variation des passifs pour lesquels les flux de trésorerie ont été classés dans les activités de financement dans le tableau des flux de trésorerie.

	1 ^{er} JANV. 2019	FLUX DE TRÉSORERIE			VARIATIONS SANS EFFET SUR LA TRÉSORERIE			31 DÉC. 2019
		EMPRUNTS	REMBOUR- SEMENTS	COMMISSIONS	AJUSTEMENTS LIÉS AU CHANGE	AMORTISSE- MENT DES COMMISSIONS ET AUTRES AJUSTEMENTS	NOUVELLES OBLIGATIONS LOCATIVES (CONTRATS NOUVEAUX ET RENOUVELÉS)	
(en millions de dollars canadiens)								
Dettes à long terme	6 573 \$	- \$	(433) \$	- \$	(266) \$	(1) \$	- \$	5 873 \$
Obligations locatives	3 456	-	(651)	-	(151)	-	805	3 459
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance	(108)	-	-	(1)	-	19	-	(90)
Total des passifs liés aux activités de financement	9 921 \$	- \$	(1 084) \$	(1) \$	(417) \$	18 \$	805 \$	9 242 \$

	1 ^{er} JANV. 2018	FLUX DE TRÉSORERIE			VARIATIONS SANS EFFET SUR LA TRÉSORERIE			31 DÉC. 2018
		EMPRUNTS	REMBOUR- SEMENTS	COMMISSIONS	AJUSTEMENTS LIÉS AU CHANGE	AMORTISSE- MENT DES COMMISSIONS ET AUTRES AJUSTEMENTS	NOUVELLES OBLIGATIONS LOCATIVES (CONTRATS NOUVEAUX ET RENOUVELÉS)	
(en millions de dollars canadiens)								
Dettes à long terme	5 999 \$	1 210 \$	(1 122) \$	- \$	492 \$	(6) \$	- \$	6 573 \$
Obligations locatives	3 480	-	(581)	-	257	-	300	3 456
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance	(103)	-	-	(12)	-	7	-	(108)
Total des passifs liés aux activités de financement	9 376 \$	1 210 \$	(1 703) \$	(12) \$	749 \$	1 \$	300 \$	9 921 \$

Une perte aux règlements de dettes de néant (3 M\$ en 2018) est prise en compte dans la diminution de la dette à long terme et des obligations locatives dans le tableau consolidé des flux de trésorerie, mais ne figure pas dans le tableau ci-dessus.



11. PASSIF AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

La Société propose plusieurs régimes à prestations et à cotisations définies offrant des prestations de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi à ses salariés.

La Société est l'administratrice et la promotrice de neuf régimes agréés au Canada dont les obligations relatives aux prestations définies sont enregistrées aux termes de la Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension du Canada (les « régimes agréés canadiens »). Les régimes qu'elle offre à ses salariés aux États-Unis, au Royaume-Uni et au Japon sont des régimes pour les employés à l'étranger. En outre, elle propose un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite, qui ne sont pas agréés. Les régimes de retraite à prestations définies assurent des prestations à leurs participants à leur départ à la retraite, à leur cessation d'emploi ou à leur décès, prestations qui sont fonction des états de service et de la moyenne des gains de ces participants en fin de carrière sur une période déterminée. Les prestations versées proviennent de fonds administrés en fiducie, mais pour un certain nombre de régimes non capitalisés, la Société s'acquitte de son obligation de paiement des prestations à l'échéance. Les actifs des régimes détenus en fiducie sont régis par des règlements. La gouvernance des régimes, la supervision de tous les aspects des régimes, y compris les décisions concernant les placements et les cotisations, incombent principalement à la Société. Le Comité des ressources humaines et de la rémunération, un comité du Conseil d'administration, aide à surveiller les régimes pour veiller à ce que le passif des régimes soit suffisamment capitalisé, que les actifs des régimes soient investis avec prudence, que les risques soient gérés à un niveau acceptable et que les prestations de retraite soient administrées convenablement et efficacement.

Les autres avantages du personnel sont des régimes d'assurance vie, de prévoyance-maladie et d'assurance invalidité. Ces avantages comprennent à la fois des avantages postérieurs à l'emploi et des avantages complémentaires de retraite. Les avantages postérieurs à l'emploi ont trait à des prestations d'invalidité offertes aux employés admissibles en service, tandis que les avantages complémentaires de retraite comprennent les régimes de prévoyance-maladie et d'assurance vie offerts aux employés retraités admissibles.

OBLIGATIONS DE CAPITALISATION AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE

Les obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation projetées) peuvent varier sensiblement en raison d'une foule de facteurs, notamment les hypothèses utilisées dans les plus récents rapports d'évaluation actuarielle déposés (y compris le taux d'actualisation applicable utilisé ou retenu comme hypothèse dans l'évaluation actuarielle), les données démographiques du régime à la date de l'évaluation, les dispositions en vigueur du régime, l'évolution du cadre législatif et réglementaire, ainsi que l'évolution de la conjoncture économique (principalement le rendement de l'actif des régimes de retraite et les fluctuations des taux d'intérêt). Les cotisations réelles qui sont déterminées à partir des rapports d'évaluation futurs peuvent différer considérablement des prévisions.

Au 1^{er} janvier 2019, l'excédent de solvabilité des régimes de retraite agréés de la Société au Canada totalisait 2,5 G\$. La prochaine évaluation, qui sera en date du 1^{er} janvier 2020, sera effectuée au premier semestre de 2020. Les évaluations définitives confirmant que les régimes de retraite agréés canadiens de la Société affichent un excédent de solvabilité au 1^{er} janvier 2019, la Société n'était pas tenue de payer les coûts des services passés à payer en 2019. De plus, conformément aux lois en vigueur et aux règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus dans l'exercice considéré pour le volet prestations définies ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations définies du même régime de retraite. Cela étant, et compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires, les cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite ont totalisé 96 M\$ pour 2019 (cotisation de l'employeur de 109 M\$ après déduction d'un montant de 13 M\$ utilisé pour capitaliser la cotisation de l'employeur des volets cotisations définies de ces régimes) et les obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite devraient se chiffrer à 100 M\$ pour 2020.

OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS ET ACTIF DES RÉGIMES

Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est la promotrice. Les montants inscrits à l'état de la situation financière sont les suivants :

(en millions de dollars canadiens)		PRESTATIONS DE RETRAITE		AUTRES AVANTAGES FUTURS DU PERSONNEL		TOTAL	
		2019	2018	2019	2018	2019	2018
ACTIFS NON COURANTS							
Actifs au titre des régimes de retraite		2 064 \$	1 969 \$	- \$	- \$	2 064 \$	1 969 \$
PASSIFS COURANTS							
Dettes fournisseurs et charges à payer		-	-	65	60	65	60
PASSIFS NON COURANTS							
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel		1 477	1 328	1 453	1 219	2 930	2 547
Obligation (actif) au titre des prestations de retraite (montant net)		(587) \$	(641) \$	1 518 \$	1 279 \$	931 \$	638 \$



La partie à moins d'un an de l'obligation au titre des prestations de retraite (montant net) représente une estimation des prestations et des autres avantages futurs du personnel à verser en 2020.

Le tableau ci-dessous présente l'information financière sur les modifications apportées aux régimes de retraite et aux autres régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi :

(en millions de dollars canadiens)	PRESTATIONS DE RETRAITE		AUTRES AVANTAGES FUTURS DU PERSONNEL	
	2019	2018	2019	2018
VARIATION DE L'OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS				
Obligation au titre des prestations au début de l'exercice	19 690 \$	20 260 \$	1 279 \$	1 342 \$
Acquisition d'Aéroplan	181	-	19	-
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	271	304	35	35
Coûts des services passés	-	5	(1)	(8)
Coûts financiers	751	723	51	48
Cotisations salariales	81	82	-	-
Prestations versées	(880)	(862)	(48)	(48)
Réévaluations :				
Perte (profit) technique	17	(11)	29	(28)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	(189)	(262)	5	(14)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	2 027	(583)	159	(56)
Liquidations de régimes	-	-	-	(6)
Perte (profit) de change	(18)	34	(10)	14
Total de l'obligation au titre des prestations	21 931	19 690	1 518	1 279
VARIATION DE L'ACTIF DES RÉGIMES				
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	20 857	21 191	-	-
Acquisition d'Aéroplan	161	-	-	-
Rendement de l'actif des régimes, déduction faite des soldes compris dans les frais financiers nets	2 350	(399)	-	-
Produits d'intérêts	782	745	-	-
Cotisations patronales	96	83	48	51
Cotisations salariales	81	82	-	-
Prestations versées	(880)	(862)	(48)	(48)
Liquidations	-	-	-	(3)
Frais d'administration versés à même l'actif des régimes	(9)	(12)	-	-
Profit (perte) de change	(14)	29	-	-
Total de l'actif des régimes	23 424	20 857	-	-
(Surplus) déficit à la fin de l'exercice	(1 493)	(1 167)	1 518	1 279
Actifs plafonnés/passif supplémentaire découlant des exigences de financement minimal	906	526	-	-
Obligation (actif) au titre des prestations de retraite (montant net)	(587) \$	(641) \$	1 518 \$	1 279 \$

Le rendement réel de l'actif des régimes s'est établi à 3 132 M\$ (346 M\$ en 2018).



Le déficit des régimes de retraite qui ne sont pas entièrement capitalisés est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Régimes agréés canadiens	44 \$	4 \$
Régimes étrangers	86	85
Régimes complémentaires	1 347	1 239
	1 477 \$	1 328 \$

L'obligation au titre des prestations définies a une durée moyenne pondérée de 14,9 années (14,2 années en 2018).

CHARGES DE RETRAITE ET AUTRES AVANTAGES FUTURS DU PERSONNEL

La Société a constaté la charge nette suivante au titre des régimes de retraite à prestations définies et des autres avantages futurs du personnel :

(en millions de dollars canadiens)	PRESTATIONS DE RETRAITE		AUTRES AVANTAGES FUTURS DU PERSONNEL	
	2019	2018	2019	2018
COMPTE CONSOLIDÉ DE RÉSULTAT				
Composantes du coût				
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	271 \$	304 \$	35 \$	35 \$
Coûts des services passés	-	5	(1)	(8)
Liquidations de régimes	-	-	-	(3)
Frais d'administration et autres frais	9	12	-	-
Pertes actuarielles (profits actuariels), change compris	-	-	1	(4)
Coût total comptabilisé dans les salaires et charges sociales	280 \$	321 \$	35 \$	20 \$
Coût financier net lié aux avantages du personnel	(12) \$	2 \$	51 \$	48 \$
Coût total comptabilisé au compte de résultat	268 \$	323 \$	86 \$	68 \$
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL APRÈS CONSOLIDATION				
Réévaluations :				
Perte (profit) technique, compte tenu du change	13	(6)	19	(10)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	(189)	(262)	5	(14)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	2 027	(583)	159	(56)
Rendement de l'actif des régimes	(2 363)	399	-	-
Changement du plafond des actifs	361	(159)	-	-
Coût (produit) total comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(151) \$	(611) \$	183 \$	(80) \$

En 2018, la Société a offert un programme de rachat volontaire des régimes d'assurance vie et de prévoyance-maladie des retraités. Les offres acceptées ont été comptabilisées comme modification et liquidation de régimes pour un profit total de 8 M\$.

Certaines modifications apportées au régime dans le cadre de la convention collective de 2014 avec l'APAC étaient ou sont conditionnelles à l'atteinte de cibles définies dans le plan d'entreprise qui sont liées au nombre d'appareils en service du parc aérien avant 2020 et 2023. Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2019, des pertes actuarielles de 9 M\$ (pertes actuarielles de 43 M\$ en 2018) ont été comptabilisées dans les autres éléments du résultat global relativement aux modifications des hypothèses concernant les augmentations du coût des prestations de retraite pour les membres touchés de l'APAC.



Une comparaison de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel et de la charge comptabilisée dans le compte consolidé de résultat est présentée ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Charge nette au titre des régimes de retraite à prestations définies et des autres avantages futurs du personnel comptabilisée dans le compte consolidé de résultat		
Salaires et charges sociales	315 \$	341 \$
Coût financier net au titre des passifs des régimes d'avantages du personnel	39	50
	354 \$	391 \$
Capitalisation des régimes d'avantages du personnel par Air Canada		
Prestations de retraite	96 \$	83 \$
Autres avantages du personnel	48	51
	144 \$	134 \$
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	210	257

COMPOSITION DE L'ACTIF DES RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES

Régimes agréés canadiens

La composition de l'actif des régimes agréés canadiens et la répartition cible sont représentées ci-dessous.

	2019	2018	RÉPARTITION CIBLE
Obligations	71 %	71 %	70 %
Actions canadiennes	3 %	3 %	3 %
Actions étrangères	7 %	6 %	7 %
Placements non traditionnels	19 %	20 %	20 %
	100 %	100 %	100 %

Au 31 décembre 2019, environ 81 % des actifs des régimes agréés canadiens avaient un cours coté sur un marché actif. Les actifs n'ayant pas de cours coté sur un marché actif sont principalement des placements dans des entités fermées. La composition de l'actif présentée dans le tableau correspond à la ventilation des actifs des régimes entre chaque catégorie d'actifs.

L'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprend 17 646 765 (17 646 765 en 2018) actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des ententes de capitalisation des régimes de retraite conclues avec les syndicats canadiens de travailleurs de la Société. La convention de fiducie prévoit que le produit d'une vente éventuelle des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. Étant donné la situation désormais excédentaire de la capitalisation des régimes de retraite agréés de la Société au Canada, les règles comptables interdisent la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l'actif des régimes. Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 856 M\$ au 31 décembre 2019 (458 M\$ en 2018). Cependant, après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les placements sont effectués conformément à l'Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement des caisses de retraite d'Air Canada. Comme le permet la politique en matière de placement, la composition réelle du portefeuille d'actifs peut à l'occasion présenter des écarts avec la répartition cible. Les écarts au 31 décembre 2019 sont dans les limites fixées dans la politique en matière de placement. En ce qui concerne le rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit supérieur d'au moins 1,0 % avant frais de placement en moyenne à long terme (10 ans) au rendement annualisé total qu'aurait pu produire une gestion passive du portefeuille de réplcation des passifs. Le portefeuille de réplcation des passifs renvoie à des indices repères en matière d'instruments à revenu fixe canadiens répandus (FTSE TMX Canada), et ses caractéristiques correspondent étroitement à celles du passif des régimes.

Étant donné l'importance de la gestion du risque lié à l'excédent, Air Canada gère les régimes agréés canadiens de manière à réduire le risque lié à l'excédent (défini comme la différence entre la valeur de l'actif et la valeur du passif des régimes de retraite), qui est considéré comme le risque clé à réduire et à surveiller. De plus, l'objectif de la stratégie de placement consiste à investir les actifs



des régimes de façon prudente et diversifiée afin de réduire le risque de fluctuation des cours des catégories d'actifs et des placements individuels au sein de ces catégories et de combiner ces catégories d'actifs et ces placements individuels de façon à permettre une réduction du risque global.

Outre la répartition générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté ci-dessus, la gestion de chaque catégorie d'actifs investis au sein des caisses de retraite est assurée selon les principes suivants :

- Les placements en actions doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs régions et secteurs d'activité industrielle ou économique. Des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre.
- Les placements non traditionnels sont des placements dans des titres non négociés sur des marchés publics et dans des catégories d'actifs non traditionnelles. Ils peuvent comprendre, sans s'y limiter, des placements dans les secteurs immobilier, agricole et forestier, dans des titres de sociétés fermées ou de sociétés de capital-risque, dans des infrastructures, dans des obligations des marchés émergents, dans des obligations à rendement élevé et dans des contrats à terme sur marchandises. Les placements non traditionnels doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs catégories d'actifs, stratégies, secteurs d'activité et régions.
- Les placements dans des obligations canadiennes sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « BBB ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, ou du gouvernement des États-Unis, dans lesquels la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à revenu fixe, les placements doivent être diversifiés par titre et par secteur.

Les dérivés sont permis pourvu qu'ils soient utilisés pour gérer un risque en particulier (y compris le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes) ou pour créer des expositions à certains marchés et certaines devises et pourvu que les contreparties aient au moins la note « A ». La Société gère le risque de taux d'intérêt lié aux passifs actuariels de ses régimes au moyen d'un ensemble d'instruments financiers, dont des obligations, des conventions de mise en pension et de prise en pension d'obligations, des contrats de gré à gré portant sur des obligations, des contrats à terme portant sur des obligations et des swaps de taux d'intérêt. Au 31 décembre 2019, environ 87,5 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). La Société réduit le risque de crédit de contrepartie associé à ces instruments financiers au moyen des garanties données par les contreparties dans le cadre d'accords de garantie, ainsi qu'en surveillant les notes attribuées par les agences de notation aux contreparties et en s'assurant que la

politique en matière de placements est respectée. La juste valeur de ces instruments dérivés est incluse dans celle des obligations dans le tableau présentant la composition de l'actif et elle ne constitue pas une composante importante de la juste valeur globale des obligations en portefeuille.

Les fiducies des régimes complémentaires sont constituées à hauteur de 50 % de placements en actions indexées, conformément aux politiques en matière de placement qui les régissent. La tranche restante de 50 % est détenue par l'Agence du revenu du Canada à titre d'impôt remboursable, conformément à la législation fiscale.

RISQUES

Du fait de ses régimes de retraite à prestations définies, la Société est exposée à un certain nombre de risques, dont les plus importants sont décrits ci-dessous.

Risque lié aux actifs

Le risque lié aux actifs est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du prix du marché. Le risque lié aux actifs comprend le risque de change, le risque de crédit et l'autre risque de prix. Le risque de change est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des devises. Ce risque est atténué grâce à la mise en œuvre de stratégies de couverture. Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. La Société atténue ce risque par l'obtention, auprès des contreparties, de garanties en vertu d'accords de garanties ainsi que par la surveillance de la solvabilité des émetteurs. L'autre risque de prix est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché (autres que celles découlant du risque de change), que ces variations soient causées par des facteurs propres à l'instrument en cause ou à son émetteur, ou par des facteurs affectant tous les instruments financiers similaires négociés sur le marché. Ce risque est atténué par une diversification appropriée des actifs des régimes.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. La diminution des taux de rendement des obligations de sociétés ou de gouvernements donne lieu à une augmentation des passifs des régimes, laquelle sera compensée en partie par une augmentation de la valeur des avoirs en obligations du régime. Au 31 décembre 2019, environ 87,5 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).



Risque de capitalisation

Des variations défavorables de la valeur des actifs du régime ou des taux d'intérêt, et par conséquent du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les passifs, pourraient avoir une incidence importante sur les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite et sur les exigences de capitalisation futures.

Espérance de vie

La majorité des obligations des régimes visent à fournir des avantages aux adhérents leur vie durant. Une augmentation de l'espérance de vie donnera donc lieu à une augmentation des passifs des régimes.

HYPOTHÈSES

La direction est tenue de faire des estimations importantes à propos des hypothèses actuarielles et financières afin de déterminer le coût et le passif connexe des avantages futurs du personnel de la Société.

TAUX D'ACTUALISATION

Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d'intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées « AA » ou mieux et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement au calendrier et au montant des paiements prévus des prestations.

AUGMENTATIONS SALARIALES FUTURES

Les estimations associées aux hypothèses concernant les augmentations salariales futures reposent sur les politiques de rémunération en vigueur, les régimes à long terme de la Société, les conventions collectives et les contrats de travail, ainsi que les prévisions économiques.

Les moyennes pondérées retenues comme principales hypothèses pour déterminer les obligations de la Société au titre des prestations constituées et leur coût sont les suivantes :

	PRESTATIONS DE RETRAITE		AUTRES AVANTAGES FUTURS DU PERSONNEL	
	2019	2018	2019	2018
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer ce qui suit :				
Intérêt net sur l'obligation nette au titre des prestations définies pour l'exercice clos le 31 décembre	3,81 %	3,60 %	3,81 %	3,60 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	3,93 %	3,70 %	3,93 %	3,70 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	3,13 %	3,81 %	3,13 %	3,81 %
Taux des augmentations salariales futures utilisé pour déterminer ce qui suit :				
Coût des prestations constituées et coût des services pour l'exercice clos le 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet

ANALYSE DE SENSIBILITÉ

L'analyse de sensibilité consiste à modifier une hypothèse tout en maintenant toutes les autres hypothèses constantes. Il est peu probable qu'une telle situation se produise réellement et il peut exister des corrélations entre les variations de certaines hypothèses. Pour calculer la sensibilité de l'obligation au titre des prestations définies aux variations des principales hypothèses actuarielles, la même méthode (valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies calculée selon la méthode des unités de crédit projetées à la clôture de la période de présentation de l'information financière) a été appliquée pour calculer le passif comptabilisé dans l'état consolidé de la situation financière.

L'analyse de sensibilité des charges de retraite et des frais financiers nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite pour 2019, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation des régimes, est présentée ci-après. L'incidence de la modification d'une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l'obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l'incidence totale pour chaque hypothèse présentée.



(en millions de dollars canadiens)

	0,25 POINT DE POURCENTAGE	
	DIMINUTION	AUGMENTATION
Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation		
Charge de retraite	19 \$	(19) \$
Coût financier net du passif au titre des prestations de retraite	24	(20)
	43 \$	(39) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées	816 \$	(787) \$

L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite résultant d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation porte sur le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et est présentée avant incidence des variations des actifs des régimes. Au 31 décembre 2019, environ 87,5 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Une augmentation de un an de l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 516 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence importante sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie complémentaire. Pour 2019, un taux d'augmentation de 5,25 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu comme hypothèse (taux de 5,5 % retenu comme hypothèse en 2018). On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 5 % d'ici 2020 (l'hypothèse retenue en 2018 prévoyait une diminution progressive du taux pour s'établir à 5 % d'ici 2020). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 5 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 80 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 4 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 78 M\$ l'obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation pour les autres avantages futurs du personnel aurait fait monter de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 59 M\$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation aurait fait baisser de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 56 M\$ l'obligation correspondante.

RÉGIMES DE RETRAITE À COTISATIONS DÉFINIES

Certains membres de la direction, du personnel administratif et du personnel syndiqué de la Société participent à un régime de retraite à cotisations définies, à un volet cotisations définies d'un régime qui comprend également un volet prestations définies ou à un régime interentreprises qui sont comptabilisés à titre de régimes à cotisations définies. La Société verse une cotisation dont le montant est exprimé en pourcentage des cotisations salariales, pourcentage qui varie selon le groupe d'employés et, pour certains groupes, en fonction du nombre d'années de service. Comme le permettent les lois en vigueur et les règles applicables des régimes, l'excédent du volet prestations définies d'un régime peut servir à financer les cotisations de l'employeur au volet cotisations définies de ce régime. Un montant de 13 M\$ de l'excédent des volets prestations définies des régimes de retraite agréés pour le Canada a servi à financer les cotisations de l'employeur aux volets cotisations définies en 2019 (11 M\$ en 2018).

La charge au titre de ces régimes de retraite de la Société s'élève à 40 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 (30 M\$ en 2018). Compte tenu de l'excédent disponible du volet prestations définies des régimes pertinents pouvant éventuellement être utilisé, les cotisations de l'employeur prévues devraient totaliser 33 M\$ pour 2020.



12. PROVISIONS POUR AUTRES PASSIFS

Le tableau qui suit présente un historique de toutes les provisions comptabilisées. Voir la note 19 pour d'autres informations sur les provisions liées à des litiges. Les provisions courantes sont comptabilisées dans les Dettes fournisseurs et charges à payer.

(en millions de dollars canadiens)	MAINTENANCE ^{a)}	MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS ^{b)}	LITIGES	TOTAL DES PROVISIONS
Au 31 décembre 2018				
Provision courante	147 \$	- \$	17 \$	164 \$
Provision non courante	1 307	31	-	1 338
	1 454 \$	31 \$	17 \$	1 502 \$
Provisions constituées au cours de l'exercice	148 \$	- \$	22 \$	170 \$
Montants utilisés	(162)	-	(5)	(167)
Changements des coûts estimatifs	(9)	1	-	(8)
Charge de désactualisation	41	1	-	42
Gain de change	(70)	-	-	(70)
Au 31 décembre 2019	1 402 \$	33 \$	34 \$	1 469 \$
Provision courante	162 \$	- \$	34 \$	196 \$
Provision non courante	1 240	33	-	1 273
	1 402 \$	33 \$	34 \$	1 469 \$

a) Les provisions liées à la maintenance sont constituées pour les coûts associés aux modalités contractuelles de restitution des appareils loués aux termes de contrats de location simple. La provision porte sur les contrats de location dont les baux viennent à échéance entre 2020 et 2035 et dont la durée à courir jusqu'à l'échéance est de trois ans en moyenne. Les provisions liées à la maintenance prennent en compte les coûts actuels des activités de maintenance, les estimations d'inflation de ces coûts ainsi que les hypothèses relatives à l'utilisation du matériel volant connexe. Selon l'hypothèse où le coût global des modalités de restitution augmente de 5 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une augmentation de la provision de 70 M\$ au 31 décembre 2019 et une hausse des frais de maintenance de 8 M\$ environ en 2020. Les flux de trésorerie futurs attendus pour honorer l'obligation sont actualisés. Si les taux d'actualisation devaient augmenter de 1 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une diminution de la provision de 20 M\$ au 31 décembre 2019. Une variation équivalente mais en sens inverse du taux d'actualisation aurait une incidence similaire en sens inverse.

b) Aux termes de certains baux fonciers (terrains et bâtiments), la Société a l'obligation, à l'échéance du bail, de remettre les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous les dommages causés à l'environnement dont elle est responsable. Les échéances des baux correspondants s'échelonnent de 2020 à 2078. Ces provisions sont fondées sur diverses hypothèses, y compris le coût global de désaffectation et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffectation et à la restauration. La provision non courante est comptabilisée dans les autres passifs non courants.



13. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

CHARGE D'IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans le compte consolidé de résultat est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018 RETRAITÉ – NOTE 2
Impôts sur le résultat exigibles	(72) \$	(6) \$
Impôts sur le résultat différés	(227)	(185)
Charge d'impôts sur le résultat	(299) \$	(191) \$

La charge d'impôts sur le résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois au résultat avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018 RETRAITÉ – NOTE 2
Bénéfice avant impôts sur le résultat	1 775 \$	228 \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,73 %	26,78 %
Charge d'impôts calculée aux taux d'imposition prescrits par la loi	(474)	(61)
Effets des éléments suivants :		
Part non imposable (non déductible) des profits (pertes) en capital	32	(55)
Comptabilisation d'actifs d'impôts sur le résultat différés (non comptabilisés) pour des pertes en capital	37	(55)
Charges non déductibles	(24)	(21)
Modifications des taux d'imposition sur les impôts sur le résultat différés	(5)	2
Passif d'impôts différés non comptabilisé à l'égard des écarts externes	126	-
Autres	9	(1)
Charge d'impôts sur le résultat	(299) \$	(191) \$

Le taux d'imposition applicable prescrit par la loi s'établit à 26,73 % (26,78 % en 2018). Le taux d'imposition applicable de la Société correspond aux taux canadiens combinés applicables dans les territoires où la Société exerce des activités. La diminution du taux d'imposition prescrit par la loi est principalement attribuable au résultat net de la réduction du taux d'imposition des sociétés en Alberta, de même qu'aux variations du niveau d'activité par province.

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans l'état consolidé du résultat global est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel – impôts sur le résultat différés	10 \$	(188) \$
Réévaluations des placements en capitaux propres – impôts sur le résultat différés	(4)	-
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	6 \$	(188) \$



La charge d'impôts sur le résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois aux autres éléments du résultat global avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Autres éléments du résultat global, avant impôts sur le résultat	(3) \$	691 \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,73 %	26,78 %
(Charge) recouvrement d'impôts calculé aux taux d'imposition prescrits par la loi	1	(185)
Effets des éléments suivants :		
Modifications des taux d'imposition sur les impôts sur le résultat différés	5	-
Autres	-	(3)
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	6 \$	(188) \$

IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT DIFFÉRÉS

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable que la Société disposera de bénéfices imposables futurs permettant de réaliser l'actif en question. Pour porter une appréciation à cet égard, la Société considère les indications positives et négatives dont elle dispose et les hypothèses pertinentes, dont les résultats financiers passés et les prévisions relatives aux bénéfices imposables futurs, le contexte commercial global et les tendances et perspectives pour le secteur d'activité.

Des actifs et des passifs d'impôts différés nets de 134 M\$ sont inscrits comme actif d'impôts différés non courant et des passifs d'impôts différés de 73 M\$ sont inscrits comme passif d'impôts différés non courant à l'état consolidé de la situation financière. Certaines immobilisations incorporelles ayant une valeur fiscale négligeable et une valeur comptable de 275 M\$ ont des durées indéfinies. De ce fait, le passif d'impôts différés correspondant de 73 M\$ (49 \$ en 2018) ne devrait pas se résorber tant que les actifs n'auront pas été sortis du bilan, n'auront pas perdu de leur valeur ou ne seront pas devenus amortissables; il est par conséquent inclus dans le passif d'impôts différés non courant.

La ventilation des actifs et des passifs d'impôts sur le résultat différés importants est la suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018 RETRAITÉ – NOTE 2
ACTIFS D'IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT DIFFÉRÉS		
Pertes autres que des pertes en capital	48 \$	353 \$
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi	248	171
Provisions comptables encore non déductibles aux fins d'impôt	85	67
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	22	37
Obligations locatives	1 092	1 125
Provisions liées à la maintenance	372	386
Autres	197	-
	2 064	2 139
PASSIFS D'IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT DIFFÉRÉS		
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(1 930)	(1 791)
Immobilisations incorporelles à durée indéfinie	(73)	(49)
Autres	-	(37)
	(2 003)	(1 877)
Actifs nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	61	262
PRÉSENTATION À L'ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Actifs d'impôts sur le résultat différés	134	314
Passifs d'impôts sur le résultat différés	(73)	(52)
Actifs nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	61	262



Le tableau ci-dessous fait état de la variation des composantes de soldes d'impôts sur le résultat différés :

	1 ^{er} JANVIER 2019 RETRAITÉ – NOTE 2	VARIATION À L'ÉTAT DES RÉSULTATS POUR 2019	VARIATION DANS LES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSUL- TAT GLOBAL POUR 2019	ACQUISITION D'AÉROPLAN	31 DÉCEMBRE 2019
(en millions de dollars canadiens)					
Pertes autres que des pertes en capital	353 \$	(305) \$	- \$	- \$	48 \$
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi	171	57	10	10	248
Provisions comptables encore non déductibles aux fins d'impôt	67	12	-	6	85
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	37	(15)	-	-	22
Obligations locatives	1 125	(42)	-	9	1 092
Provisions liées à la maintenance	386	(14)	-	-	372
Autres actifs d'impôts différés	-	228	(4)	(27)	197
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(1 791)	(185)	-	46	(1 930)
Immobilisations incorporelles à durée indéfinie	(49)	-	-	(24)	(73)
Autres passifs d'impôts différés	(37)	37	-	-	-
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	262 \$	(227) \$	6 \$	20 \$	61 \$

	1 ^{er} JANVIER 2018 RETRAITÉ – NOTE 2	VARIATION À L'ÉTAT DES RÉSULTATS POUR 2018	VARIATION DANS LES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSUL- TAT GLOBAL POUR 2018	31 DÉCEMBRE 2018
(en millions de dollars canadiens)				
Pertes autres que des pertes en capital	649 \$	(296) \$	- \$	353 \$
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi	286	73	(188)	171
Provisions comptables encore non déductibles aux fins d'impôt	61	6	-	67
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	31	6	-	37
Obligations locatives	1 127	(2)	-	1 125
Provisions liées à la maintenance	321	65	-	386
Autres actifs d'impôts différés	-	-	-	-
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(1 771)	(20)	-	(1 791)
Immobilisations incorporelles à durée indéfinie	(49)	-	-	(49)
Autres passifs d'impôts différés	(20)	(17)	-	(37)
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	635 \$	(185) \$	(188) \$	262 \$

Au 31 décembre 2019, la Société disposait de différences temporaires déductibles au titre du capital pour lesquelles aucun actif d'impôts différés n'a encore été comptabilisé, la possibilité d'utiliser cet avantage fiscal étant limitée aux gains en capital imposables futurs. Les pertes en capital nettes n'ont pas de date d'expiration.



Le tableau qui suit illustre les différences temporaires et les reports en avant de pertes fiscales pour lesquelles des actifs d'impôts différés n'ont pu être comptabilisés :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Gain en capital net latent sur investissement	(14) \$	- \$
Pertes de change latentes	101	230
Reports en avant de pertes en capital non comptabilisés, solde net	91	84
Total des différences temporaires nettes non comptabilisées	178 \$	314 \$
Taux d'impôt différé établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,54 %	26,75 %
Total des différences temporaires nettes non comptabilisées	47	84

Les échéances des pertes fiscales autres que des pertes en capital selon le régime fédéral sont les suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	PERTES FISCALES
2030	11 \$
2031	6
2032	2
2033	1
2034	3
2036	3
2037	2
2038	2
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital	30 \$

Les paiements d'impôts sur le résultat réalisés par la Société en 2019 étaient de 62 M\$ (32 M\$ en 2018).



14. CAPITAL-ACTIONS

(en millions de dollars canadiens)	NOMBRE D'ACTIONS	VALEUR
Au 1^{er} janvier 2018	273 076 646	799 \$
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	667 087	8
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre de rachat	(3 013 822)	(9)
Au 31 décembre 2018	270 729 911	798 \$
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	2 069 354	14
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre de rachat	(8 982 687)	(27)
Au 31 décembre 2019	263 816 578	785 \$

Le tableau ci-dessous présente les actions émises et en circulation d'Air Canada, ainsi que les actions pouvant être émises :

	2019	2018
ACTIONS ÉMISES ET EN CIRCULATION		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	126 664 740	125 214 350
Actions à droit de vote de catégorie B	137 151 838	145 515 561
Nombre total d'actions émises et en circulation	263 816 578	270 729 911
ACTIONS POUVANT ÊTRE ÉMISES		
Options sur actions note 15	4 890 095	6 014 464
Nombre total d'actions en circulation et d'actions pouvant être émises	268 706 673	276 744 375

ACTIONS

Au 31 décembre 2019, les actions pouvant être émises par Air Canada se composent d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et d'un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »). Les porteurs des actions des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote.

Seuls les non-Canadiens (au sens de la *Loi sur les transports au Canada*) peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable. Chaque action à droit de vote variable émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si l'action à droit de vote variable est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada*.

Seuls des Canadiens peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote. Une action à droit de vote émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote variable, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si cette action à droit de vote est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par une personne qui n'est pas un Canadien.

À la suite de l'approbation donnée par les actionnaires d'Air Canada lors de l'assemblée générale annuelle et extraordinaire de 2019, Air Canada a modifié ses statuts afin de faire correspondre les restrictions relatives au pourcentage des intérêts détenus et contrôlés par des non-Canadiens à celles prescrites par la nouvelle définition de « Canadien » dans la *Loi sur les transports au Canada*.

À la suite de ces modifications, les statuts d'Air Canada prévoient que les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, sauf si i) le nombre d'actions à droit de vote variable en circulation, exprimé en pourcentage du total des actions à droit de vote d'Air Canada en circulation, est supérieur à 49 % ou si ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 49 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un des seuils ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement de façon que : i) le pourcentage des voix rattachées à la catégorie des actions à droit de vote variable ne dépasse pas 49 % du total des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation et ii) le nombre total de voix exprimées par les détenteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom ne dépasse pas 49 % des voix pouvant être



exprimées en assemblée. En cas de dépassement de l'une des limites applicables, les modifications statutaires prévoient la réduction automatique des droits de vote rattachés aux actions à droit de vote variable de la manière suivante :

- *premièrement*, si nécessaire, les droits de vote d'un porteur non canadien (y compris un porteur non canadien autorisé à fournir un service aérien) détenant plus de 25 % des droits de vote seront réduits pour veiller à ce qu'il ne détienne jamais plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- *deuxièmement*, si nécessaire et après avoir effectué la première réduction susmentionnée, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien seront à nouveau proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent collectivement jamais plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- *troisièmement*, si nécessaire et après avoir effectué les deux premières réductions susmentionnées, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens en tant que catégorie seront proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent collectivement jamais plus de 49 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires.

RÉGIME DE DROITS DES ACTIONNAIRES

Conformément aux conditions de l'entente portant sur le régime de droits des actionnaires (le « régime de droits »), en vigueur jusqu'au jour qui suit l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada en 2020, un droit (un « droit ») a été émis à l'égard de chaque action d'Air Canada émise et en circulation. Ces droits pourront être exercés uniquement lorsqu'une personne, de concert avec toute partie qui lui est liée, acquiert ou annonce son intention d'acquérir 20 % ou plus des actions en circulation d'Air Canada, prises ensemble, autrement qu'au moyen d'une « offre permise » aux termes du régime de droits ou, dans certains cas, sans l'autorisation du Conseil. Avant cela, les droits ne peuvent être séparés des actions, ils ne peuvent être exercés et aucun certificat de droits distincts n'est délivré. Pour être une « offre permise » aux termes du régime de droits, l'offre doit notamment : i) être présentée à l'ensemble des porteurs d'actions, ii) demeurer en vigueur pendant au moins 105 jours (ou tout délai minimal d'une durée moindre fixé conformément au Règlement 62-104 sur les offres publiques d'achat et de rachat (le « Règlement 62-104 »)), iii) prévoir que les actions ne peuvent faire l'objet d'une prise de livraison, sauf si plus de 50 % des actions alors en circulation, prises ensemble à l'exclusion de celles détenues par l'acquéreur (et par les personnes qui lui sont liées), ont été déposées sans que le dépôt ait été révoqué et iv) prévoir la prolongation de l'offre pendant au moins 10 jours si la condition relative au seuil de 50 % est remplie, afin de permettre aux autres actionnaires de déposer leurs actions.

Par suite d'un événement qui déclenche l'exercice des droits et sous réserve des conditions du régime de droits, chaque droit permettra à son porteur, autre que l'acquéreur et les personnes qui lui sont liées, d'exercer son droit et de souscrire des actions d'Air Canada d'une valeur de deux cents dollars en échange de cent dollars (c'est-à-dire à 50 % du cours alors en vigueur). Lorsqu'ils exercent leurs droits, les Canadiens admissibles propriétaires effectifs des droits reçoivent des actions à droit de vote de catégorie B, et les porteurs de droits qui ne sont pas des Canadiens admissibles propriétaires effectifs reçoivent des actions à droit de vote variable de catégorie A.

OFFRE PUBLIQUE DE RACHAT

En mai 2018, Air Canada a reçu l'approbation par la Bourse de Toronto du renouvellement de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités, autorisant l'achat, entre le 31 mai 2018 et le 30 mai 2019, d'au plus 24 040 243 actions, soit 10 % du flottant au 17 mai 2018. Le renouvellement a fait suite à l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités de 2017 qui a expiré le 30 mai 2018.

En 2018, la Société a acheté, aux fins d'annulation, 3 013 822 actions à un prix moyen de 24,11 \$ l'action pour une contrepartie totale de 73 M\$. L'excédent du prix sur la valeur comptable moyenne de 64 M\$ a été imputé aux résultats non distribués.

En mai 2019, Air Canada a reçu l'approbation par la Bourse de Toronto du renouvellement de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités autorisant l'achat, entre le 31 mai 2019 et le 30 mai 2020, d'au plus 24 130 551 actions, soit 10 % du flottant d'Air Canada au 17 mai 2019. Le renouvellement a fait suite à l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités de 2018 qui a expiré le 30 mai 2019.

En 2019, la Société a acheté, aux fins d'annulation, 9 082 487 actions à un prix moyen de 41,64 \$ l'action pour une contrepartie totale de 378 M\$. L'excédent du prix sur la valeur comptable moyenne de 351 M\$ a été imputé aux résultats non distribués. Au 31 décembre 2019, 17 877 551 actions pouvaient encore être rachetées dans le cadre de l'offre de rachat en cours.



15. RÉMUNÉRATION FONDÉE SUR DES ACTIONS

RÉGIME D'INTÉRESSEMENT À LONG TERME D'AIR CANADA

Certains des employés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada (le « régime d'intéressement à long terme »). Ce régime prévoit l'attribution d'options sur actions, d'unités d'actions liées au rendement et d'unités d'actions de négociation restreinte à tous les dirigeants et membres de la haute direction d'Air Canada. En ce qui concerne les options sur actions, 19 381 792 actions peuvent être émises aux termes du régime d'intéressement à long terme; de ce nombre, 8 101 989 demeurent disponibles aux fins d'émission future. Les unités d'actions liées au rendement et les unités d'actions de négociation restreinte en circulation ne donneront pas lieu à l'émission de nouvelles actions puisqu'elles seront échangées contre des actions achetées sur le marché secondaire (et non émises à titre de nouvelles unités d'actions) ou contre des équivalents de trésorerie, au choix de la Société.

OPTIONS SUR ACTIONS

Les options sur actions en vertu du régime d'intéressement à long terme ont une durée d'au plus dix ans et sont assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution des options. La moitié des options attribuées sont assorties de conditions temporelles et sont acquises sur quatre ans. L'acquisition des options restantes est tributaire de critères de rendement, qui sont fondés sur les objectifs de marge d'exploitation (bénéfice d'exploitation divisé par les produits d'exploitation) établis par le Conseil d'Air Canada pour la même période. Chaque option confère au salarié le droit d'acheter une action au prix d'exercice fixé.

Le nombre d'options sur actions d'Air Canada attribuées à des employés, la charge de rémunération qui y est liée et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d'actions selon le modèle Black-Scholes d'évaluation des options se présentent comme suit :

	2019	2018
Charge de rémunération (en millions de dollars)	13 \$	9 \$
Nombre d'options sur actions attribuées à des salariés d'Air Canada	1 075 182	1 293 091
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	10,75 \$	9,27 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	12 \$	12 \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Cours de l'action	33,29 \$	26,28 \$
Taux d'intérêt sans risque	1,36 %-1,71 %	1,95 %-2,48 %
Volatilité attendue	35,0 %	38,2 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée prévue des options (en années)	5,25	5,25

La volatilité attendue a été déterminée au moment de l'attribution au moyen du cours de l'action sur une base historique. Elle repose sur l'hypothèse que la volatilité historique est un indicateur des tendances futures, qui ne correspondent pas forcément aux données réelles.



Le tableau suivant résume les opérations concernant les options d'achat d'actions du régime d'intéressement à long terme :

	2019		2018	
	OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ PAR ACTION	OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ PAR ACTION
Au début de l'exercice	6 014 464	11,40 \$	6 121 252	8,46 \$
Options attribuées	1 075 182	33,29	1 293 091	26,28
Options exercées	(2 069 354)	4,60	(667 087)	7,90
Options échues ou annulées	-	-	-	-
Options éteintes	(130 197)	22,48	(732 792)	16,32
Options en cours à la clôture de l'exercice	4 890 095	18,80 \$	6 014 464	11,40 \$
Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice	1 550 930	11,02 \$	2 800 328	5,18 \$

Pour les options exercées en 2019, le prix moyen pondéré des actions à la date d'exercice s'établit à 43,51 \$ (26,59 \$ en 2018).

FOURCHETTE DES PRIX D'EXERCICE	DATE D'ÉCHÉANCE	OPTIONS EN COURS – 2019			OPTIONS POUVANT ÊTRE EXERCÉES – 2019	
		NOMBRE D'OPTIONS EN COURS	DURÉE RÉSIDUELLE MOYENNE PONDÉRÉE (EN ANNÉES)	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ PAR ACTION	NOMBRE D'OPTIONS POUVANT ÊTRE EXERCÉES	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ PAR ACTION
3,02 \$ – 3,04 \$	2020	67 035	1	3,04 \$	67 035	3,04 \$
5,35 \$ – 5,39 \$	2021	368 705	2	5,39	368 705	5,39
12,64 \$	2022	404 843	3	12,64	404 843	12,64
9,23 \$ – 9,61 \$	2023	1 096 332	4	9,26	370 897	9,26
12,83 \$ – 26,40 \$	2027	893 788	8	14,38	214 285	14,38
22,53 \$ – 27,75 \$	2028	1 016 939	9	26,47	125 165	26,47
33,11 \$ – 43,22 \$	2029	1 042 453	10	33,29	-	-
		4 890 095		18,80 \$	1 550 930	11,02 \$

FOURCHETTE DES PRIX D'EXERCICE	DATE D'ÉCHÉANCE	OPTIONS EN COURS – 2018			OPTIONS POUVANT ÊTRE EXERCÉES – 2018	
		NOMBRE D'OPTIONS EN COURS	DURÉE RÉSIDUELLE MOYENNE PONDÉRÉE (EN ANNÉES)	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ PAR ACTION	NOMBRE D'OPTIONS POUVANT ÊTRE EXERCÉES	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ PAR ACTION
0,96 \$	2019	22 952	1	0,96 \$	22 952	0,96 \$
2,49 \$ – 5,69 \$	2020	1 603 605	2	2,88	1 603 605	2,88
5,35 \$ – 5,39 \$	2021	578 680	3	5,39	578 680	5,39
12,64 \$	2022	583 830	4	12,64	193 481	12,64
9,23 \$ – 9,61 \$	2023	1 186 834	5	9,26	283 691	9,26
12,83 \$ – 26,40 \$	2027	954 568	9	14,39	117 919	14,39
22,53 \$ – 27,75 \$	2028	1 083 995	10	26,49	-	-
		6 014 464		11,40 \$	2 800 328	5,18 \$



UNITÉS D'ACTIONS LIÉES AU RENDEMENT ET UNITÉS D'ACTIONS DE NÉGOCIATION RESTREINTE

Le régime d'intéressement à long terme prévoit aussi l'attribution d'unités d'actions liées au rendement (les « UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (les « UANR »). Les modalités d'acquisition des UAR reposent sur l'atteinte, par la Société, de sa cible relative au cumul des bénéfices annuels sur une période de trois ans. Quant aux UANR, elles sont acquises à la clôture des trois années qui suivent leur date d'attribution. Les UAR et les UANR attribuées ne peuvent être échangées que contre des actions d'Air Canada achetées sur le marché secondaire ou contre l'équivalent en espèces au gré du Conseil d'administration.

La charge de rémunération ayant trait aux UAR et aux UANR a été de 50 M\$ en 2019 (21 M\$ en 2018). L'augmentation par rapport à 2018 traduit la hausse du cours de l'action en 2019.

Le tableau suivant résume les opérations concernant les unités d'actions du régime d'intéressement à long terme :

	2019	2018
Au début de l'exercice	2 500 764	2 706 261
Options attribuées	643 186	772 536
Unités d'actions réglées	(984 087)	(694 111)
Options éteintes	(74 052)	(283 922)
Unités d'actions en circulation à la clôture de l'exercice	2 085 811	2 500 764

Se reporter à la note 18 pour une description des instruments dérivés utilisés par la Société pour réduire les risques liés aux flux de trésorerie découlant des UAR et des UANR attribuées.

RÉGIME D'ACTIONNARIAT DES EMPLOYÉS

Les employés admissibles peuvent adhérer à un régime d'actionnariat. Ils peuvent y investir de 2 % à 10 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions sur le marché secondaire. Pour les cotisations de 2019, Air Canada versera une cotisation équivalant à 33,33 % des cotisations effectuées par les employés. En 2019, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de 13 M\$ (12 M\$ en 2018) relativement au régime d'actionnariat des employés.



16. BÉNÉFICE PAR ACTION

Le tableau qui suit présente le calcul du bénéfice par action – résultat de base et dilué :

	2019	2018 RETRAITÉ – NOTE 2
(en millions, sauf les montants par action)		
NUMÉRATEUR :		
Numérateur servant au calcul du bénéfice par action – résultat de base et dilué		
Bénéfice net	1 476 \$	37 \$
DÉNOMINATEUR :		
Nombre moyen pondéré d'actions	268	272
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	4	4
Total des titres potentiellement dilutifs	4	4
Dénominateur ajusté servant au calcul du bénéfice par action – résultat dilué	272	276
Bénéfice par action – résultat de base	5,51 \$	0,14 \$
Bénéfice par action – résultat dilué	5,44 \$	0,13 \$

Le calcul du résultat par action est effectué à partir de chiffres entiers et non de millions arrondis. Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.

N'entrent pas dans le calcul du bénéfice par action – résultat dilué, pour 2019, 178 000 options en cours (749 000 options en 2018) pour lesquelles les prix d'exercice étaient supérieurs au cours moyen des actions pour l'exercice.



17. ENGAGEMENTS

ENGAGEMENTS D'IMMOBILISATIONS ET ENGAGEMENTS AU TITRE DE CONTRATS DE LOCATION

Les engagements d'immobilisations comprennent les livraisons futures d'appareils faisant l'objet de commandes fermes et les engagements relatifs à l'acquisition d'autres immobilisations corporelles. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix définitifs de livraison qui comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, les intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2019. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture le 31 décembre 2019 de 1,2990 \$ CA. Les engagements minimaux futurs en vertu de ces contrats sont présentés ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2020	2021	2022	2023	2024	PAR LA SUITE	TOTAL
Engagements d'immobilisations	1 635 \$	1 532 \$	898 \$	173 \$	- \$	- \$	4 238 \$

Le 24 mars 2019, Boeing a fait savoir qu'elle suspendait les livraisons d'appareils 737 MAX. Compte tenu de l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing et de l'incertitude entourant leur remise en service, la Société prend pour hypothèse, dans le tableau ci-dessus, que des 12 appareils 737 MAX de Boeing qui devaient initialement être livrés en 2019 et des 14 appareils 737 MAX de Boeing qui devaient initialement être livrés en 2020, six le seront en 2020 et le reste le sera en 2021, ce qui portera le total de la flotte de 737 MAX de Boeing d'Air Canada à 50 appareils d'ici la fin de 2021. Ce calendrier de livraison prévu peut être modifié compte tenu de l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing et de l'incertitude relative à leur remise en service. La Société a entamé des négociations avec Boeing dans le but d'établir les modalités d'une entente en lien avec le maintien au sol de ces appareils. Tant que cette entente ne sera pas finalisée, les informations au sujet des engagements d'achat d'appareils en cours sont sujettes à modification.

La Société loue et sous-loue certains appareils et moteurs de rechange à ses transporteurs régionaux, et les loyers sont refacturés à Air Canada par l'entremise de leurs CAC respectifs. Ces montants nets sont présentés dans le compte consolidé de résultat. Les contrats de location et de sous-location portent sur dix appareils Q400 de Bombardier, 22 appareils CRJ-200 de Bombardier, 20 appareils CRJ-705/900 de Bombardier, 25 appareils E175 d'Embraer et 16 moteurs de rechange. Les revenus de location et de sous-location et les charges relatives à chacun de ces appareils et moteurs se chiffrent à 181 M\$ pour 2019 (172 \$ pour 2018).

AUTRES OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

L'obligation de paiement minimum future non résiliable pour les 12 prochains mois en ce qui a trait au CAC de Jazz est d'environ 1 051 M\$ et de 253 M\$ en ce qui a trait aux contrats d'achat de capacité conclus avec d'autres transporteurs régionaux.



18. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

RÉCAPITULATIF DES INSTRUMENTS FINANCIERS

	VALEURS COMPTABLES					31 DÉCEMBRE 2018 RETRAITÉ – NOTE 2
	31 DÉCEMBRE 2019					
	CLASSEMENT DES INSTRUMENTS FINANCIERS					
	JUSTE VALEUR PAR LE BIAIS DU RÉSULTAT NET	JUSTE VALEUR PAR LE BIAIS DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL	ACTIFS ÉVALUÉS AU COÛT AMORTI	PASSIFS ÉVALUÉS AU COÛT AMORTI	TOTAL	
(en millions de dollars canadiens)						
ACTIFS FINANCIERS						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 090 \$	- \$	- \$	- \$	2 090 \$	630 \$
Placements à court terme	3 799	-	-	-	3 799	4 077
Liquidités soumises à restrictions	157	-	-	-	157	161
Créances clients	-	-	926	-	926	796
Placements, dépôts et autres actifs						
Placements à long terme	512	-	-	-	512	-
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	-	126	-	-	126	-
Liquidités soumises à restrictions	102	-	-	-	102	171
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	-	113	-	113	139
Instruments dérivés						
Contrats à terme sur actions	45	-	-	-	45	43
Dérivés de change	3	-	-	-	3	24
	6 708 \$	126 \$	1 039 \$	- \$	7 873 \$	6 041 \$
PASSIFS FINANCIERS						
Dettes fournisseurs	- \$	- \$	- \$	2 240 \$	2 240 \$	1 777 \$
Dérivés de change	117	-	-	-	117	57
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	1 218	1 218	1 048
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	8 024	8 024	8 873
	117 \$	- \$	- \$	11 482 \$	11 599 \$	11 755 \$

RÉCAPITULATIF DU PROFIT (DE LA PERTE) SUR LES INSTRUMENTS FINANCIERS COMPTABILISÉS À LA JUSTE VALEUR

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Contrats à terme sur actions	23 \$	- \$
Dérivés liés au carburant	-	(1)
Profit (perte) sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	23 \$	(1) \$



GESTION DU RISQUE

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, la Société a pour ligne de conduite de gérer le risque de marché en recourant à divers instruments dérivés financiers. La Société ne recourt à ces instruments qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. Toute variation des flux de trésorerie liés à des instruments dérivés est conçue pour être une couverture économique et compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

La juste valeur des instruments dérivés correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La juste valeur de ces dérivés est déterminée à partir des prix observés sur un marché actif, s'il en est. En l'absence d'un tel marché, la Société établit la juste valeur par application d'une technique d'évaluation comme l'analyse des flux de trésorerie actualisés. Dans la mesure du possible, la technique d'évaluation intègre tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix, y compris le risque de crédit de la Société et le risque de crédit de la contrepartie.

Risques de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché. Le risque de marché englobe les catégories de risque suivantes pour la Société : le risque lié au prix du carburant, le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque lié à la rémunération fondée sur des actions.

Risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburant aviation. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant aviation et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, la Société peut choisir de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La Société peut utiliser les contrats dérivés pour le carburant aviation et d'autres marchandises à base de pétrole brut, et pour le mazout et le pétrole brut. La politique de la Société permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant aviation projetés de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant aviation projetés de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant aviation projetés pour toute année civile ultérieure. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimum mensuelle. La stratégie est passée régulièrement en revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché.

En 2019, la Société a acheté des contrats d'options d'achat de pétrole brut couvrant une partie du risque lié au carburant pour 2019. La prime rattachée à ces contrats s'élève à 14 M\$ (17 M\$ en 2018 pour le risque lié au carburant pour 2018). Des contrats dérivés liés au carburant ont été dénoués par règlement en espèces, ce qui a donné lieu à une juste valeur de néant (19 M\$, avec position favorable aux contreparties en 2018).

Les coûts de primes connexes et les profits ou pertes de couverture sont reclassés des autres éléments du résultat global à la charge de carburant aviation au moment du règlement des dérivés. Une perte de 14 M\$ a été reclassée des autres éléments du résultat global à la charge de carburant aviation en 2019 (perte nette sur couverture du prix du carburant de 36 M\$ en 2018). Aucune inefficacité de couverture n'a été constatée en 2019 et 2018.

Aux 31 décembre 2019 et 2018, la Société ne disposait d'aucun contrat dérivé lié au carburant non réglé.

Risque de change

Les résultats financiers de la Société sont présentés en dollars canadiens, tandis qu'une partie importante de ses charges, de ses obligations au titre du remboursement de la dette et de ses engagements de capitaux est en monnaie étrangère, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison des variations des cours des monnaies étrangères. La stratégie de gestion du risque adoptée par la Société vise à réduire le risque de flux de trésorerie auquel elle est exposée du fait de ses flux de trésorerie libellés en monnaies étrangères.

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2019, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 3,7 G\$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 6,4 G\$ US. Les sorties de trésorerie non liées aux activités d'exploitation en dollars américains, principalement liées aux paiements d'intérêt sur la dette libellée en dollars américains, et les sorties de fonds de financement nettes se sont élevées à environ 2,3 G\$ US. Pour 2019, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 5,0 G\$ US.

La Société compte combler 70 % du déséquilibre restant sur une période de 18 mois consécutifs pour gérer le risque lié aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrit ci-dessus au moyen des stratégies de gestion des risques suivantes :

- La constitution de réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2019, les soldes de trésorerie et de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissaient à 1 123 M\$ (862 M\$ US) (863 M\$ (635 M\$ US) au 31 décembre 2018). Une partie des réserves de trésorerie et de placements constitue une couverture économique de la dette à long terme en dollars américains, et le reste de la trésorerie représente les réserves de trésorerie et de placements liées à l'exploitation qui sont appliquées au risque lié aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur 18 mois consécutifs. Pour l'exercice 2019, une perte de 36 M\$ (profit de 62 M\$ en 2018) a été comptabilisée au poste « Profit (perte) de change » pour tenir compte de la



variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains qui sont détenus.

- L'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés conclus et leur date d'échéance correspondante sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties de trésorerie nettes en dollars américains, ainsi que le montant affecté au matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le notionnel des dérivés sur devises en cours au 31 décembre 2019, dont il est question ci-après, environ 73 % et 50 % des sorties nettes de trésorerie en dollars américains sont couvertes respectivement pour 2020 et 2021, soit une couverture par des dérivés de 66 % sur 18 mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d'atteindre une couverture de 73 %.

Au 31 décembre 2019, la Société avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2020 et 2021, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 6 599 M\$ (5 080 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,2775 \$ pour 1,00 \$ US (4 987 M\$ (3 659 \$ US) en 2018 échéant en 2019 et 2020, à un taux moyen pondéré de 1,2645 \$ pour 1,00 \$ US). La Société a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens, de ses yuans et de ses dollars australiens excédentaires (335 M€ EUR, 202 M£ GBP, 46 655 M¥ JPY, 286 M¥ CNH et 209 \$ AUD) avec règlement en 2020 et 2021 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1577 €, 1,3238 £, 0,0096 ¥, 0,1469 ¥ et 0,7092 \$ AUD pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2018 : 103 M€ EUR, 208 M£ GBP, 25 922 M¥ JPY et 105 M\$ AUD avec règlement en 2019 et en 2020 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1910 €, 1,3567 £, 0,0092 ¥ JPY et 0,7448 \$ AUD pour 1,00 \$ US).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2019 était de 114 M\$ avec position favorable aux contreparties (33 M\$ avec position favorable à la Société au 31 décembre 2018). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2019, un profit de 92 M\$ a été constaté dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 245 M\$ en 2018). En 2019, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 173 M\$ avec position favorable à la Société (63 M\$ en 2018 avec position favorable à la Société).

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

La Société est partie à des titres de créance à taux fixe et à taux variable, et elle loue aussi certains actifs pour lesquels le montant du loyer fluctue en fonction des variations des taux d'intérêt à court terme. La Société gère son risque de taux d'intérêt sur la base d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut, les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des variations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie de la Société. La trésorerie et le portefeuille de placements à court terme et à taux variable servent de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable vise à donner une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société et il est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais il permet une certaine flexibilité pour s'adapter aux conditions en vigueur sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2019 est de 83 % à taux fixe pour 17 % à taux variable (81 % et 19 %, respectivement, au 31 décembre 2018).

Risque lié à la rémunération fondée sur des actions

La Société émet des UAR et des UANR à certains de ses salariés, selon la description donnée à la note 15. Chaque UAR et chaque UANR confèrent à leur détenteur le droit de recevoir une action, un montant en trésorerie équivalant à la valeur de marché d'une action ou une combinaison des deux, au gré du Conseil d'administration.

Pour tenir compte du risque lié au cours de l'action, la Société a conclu des contrats à terme sur actions pour couvrir les UAR et les UANR qui pourraient être acquises entre 2020 et 2022, si les critères d'acquisition, y compris les critères liés à l'atteinte des objectifs de rendement, sont réunis. Les dates des contrats à terme coïncident avec les modalités d'acquisition et les dates de règlement prévues de 921 621 UAR et UANR entre 2020 et 2022. Ces contrats n'ont pas été désignés comme instruments de couverture aux fins comptables. Les variations de la juste valeur de ces contrats sont, par conséquent, inscrites dans le profit (la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur de la période au cours de laquelle elles se produisent. En 2019, un profit de 23 M\$ a été constaté (profit de moins de 1 M\$ en 2018). Des contrats à terme sur actions ont été dénoués par règlement en espèces, ce qui a donné lieu à une juste valeur de 30 M\$, avec position favorable à la Société en 2019 (17 M\$ en 2018), et des contrats totalisant 9 M\$ ont été achetés au titre des couvertures de 2020. Au 31 décembre 2019, la juste valeur des contrats à terme sur actions s'élève à 45 M\$, avec position favorable à la Société (43 M\$ avec position favorable à la Société



en 2018). Les contrats, évalués à 18 M\$ et échéant en 2020, sont comptabilisés dans les charges payées d'avance et autres actifs courants et le solde, qui totalise 27 M\$, est comptabilisé dans les dépôts et autres actifs.

Risque de liquidité

La Société gère ses besoins de trésorerie en mettant en œuvre diverses stratégies, notamment celle de chercher à maintenir et à accroître les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, les engagements de financement du matériel volant nouveau et existant ainsi que par d'autres activités de financement.

Les besoins de trésorerie visent principalement à permettre à la Société d'honorer les engagements liés aux passifs financiers et aux obligations liées au capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres. La Société contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. Au 31 décembre 2019, le niveau de liquidités non soumises à restrictions s'élève à 7 380 M\$ et comprend de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des placements à long terme de 6 401 M\$, ainsi que des lignes de crédit non utilisées de 979 M\$. Un autre aspect important de la gestion du risque de liquidité a trait à la gestion du levier financier de la Société. Voir la note 20, Informations concernant le capital, pour une description des cibles en matière de levier financier.

Au 31 décembre 2019, le solde de trésorerie et équivalents de trésorerie comprend des placements dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins qui totalisent 381 M\$ (39 M\$ au 31 décembre 2018).

La note 10 présente une analyse des échéances des composantes en capital et en intérêts des obligations de remboursement de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location de la Société et la note 17 présente une analyse des échéances des engagements liés à l'exploitation fixes de la Société et de ses engagements d'immobilisations.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Au 31 décembre 2019, la Société était exposée au risque de crédit lié principalement aux valeurs comptables de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des créances clients, des placements à long terme et des instruments dérivés. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme sont placés auprès de grandes institutions financières, de différents niveaux de gouvernement au Canada et de grandes sociétés. Les créances clients résultent généralement de la vente de

billets à des particuliers, principalement par l'intermédiaire de cartes de crédit reconnues et d'agents de voyages éloignés géographiquement, à des entreprises ou à d'autres compagnies aériennes. Les créances clients liées aux produits fret sont par ailleurs associées aux comptes d'un grand nombre de clients éloignés géographiquement. Les créances clients liées à la vente de milles Aéroplan sont principalement associées à de grandes institutions financières, et tout risque lié à ces clients est réduit par la nature et la taille relatives des activités exercées par ces partenaires. Des directives concernant les cotes de solvabilité sont utilisées pour déterminer les contreparties aux dérivés. Afin d'atténuer sa vulnérabilité au risque de crédit et d'évaluer la qualité du crédit de ses contreparties, la Société passe régulièrement en revue leurs cotes de solvabilité et établit des limites de crédit lorsqu'elle le juge nécessaire.

Analyse de sensibilité

Suit une analyse de sensibilité pour chaque type de risque de marché auquel la Société est exposée du fait des instruments financiers significatifs qu'elle a comptabilisés au 31 décembre 2019. L'analyse de sensibilité est fondée sur certaines variations du facteur de risque pertinent. Ces hypothèses ne sont pas nécessairement représentatives des variations réelles de ces risques et ne sauraient être considérées comme fiables. Étant donné la volatilité potentielle des marchés des capitaux et des marchandises, les variations réelles et les pourcentages de variation connexes pourraient être sensiblement différents de ceux qui sont présentés ci-après. Les variations de bénéfice ne peuvent généralement être extrapolées, la corrélation entre la modification de l'hypothèse et la variation du bénéfice pouvant ne pas être linéaire. Aux fins de présentation de l'information, chacun des risques est évalué indépendamment des autres risques. Cependant, dans les faits, les variations d'un facteur peuvent donner lieu à des variations d'un ou de plusieurs autres facteurs, ce qui peut amplifier ou atténuer les sensibilités.

L'analyse de sensibilité liée aux contrats dérivés est fondée sur la variation de la juste valeur estimée qui s'applique au dérivé le 31 décembre 2019, compte tenu d'un certain nombre de variables, dont la durée résiduelle jusqu'à l'échéance. Cette analyse ne tient pas compte de la variation de la juste valeur qui s'appliquerait au dérivé si la modification du risque de marché s'appliquait à la date d'échéance du contrat dérivé.



(en millions de dollars canadiens)	RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT		RISQUE DE CHANGE ¹⁾		AUTRE RISQUE DE PRIX ²⁾	
	BÉNÉFICE		BÉNÉFICE		BÉNÉFICE	
	AUGMENTATION DE 1 %	DIMINUTION DE 1 %	AUGMENTATION DE 5 %	DIMINUTION DE 5 %	AUGMENTATION DE 10 %	DIMINUTION DE 10 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie	21 \$	(21) \$	(37) \$	37 \$	- \$	- \$
Placements à court terme	38 \$	(38) \$	(16) \$	16 \$	- \$	- \$
Placements à long terme	5 \$	(5) \$	(2) \$	2 \$	- \$	- \$
Dépôts liés à des appareils	- \$	- \$	(5) \$	5 \$	- \$	- \$
Dettes à long terme et obligations locatives	(16) \$	16 \$	413 \$	(413) \$	- \$	- \$
Contrats à terme sur actions	- \$	- \$	- \$	- \$	4 \$	(4) \$
Dérivés de change	- \$	- \$	(195) \$	522 \$	- \$	- \$

1) L'augmentation (la diminution) du change est attribuable au raffermissement (à l'affaiblissement) du dollar canadien par rapport au dollar américain. L'incidence sur la dette à long terme et les obligations locatives comprend un montant de 7 M\$ lié à la variation du dollar canadien par rapport au yen. Les variations d'autres monnaies n'ont pas d'incidence importante sur les instruments financiers de la Société.

2) L'analyse de sensibilité concernant les contrats à terme sur actions est fondée sur une augmentation ou une diminution de 10 % du cours de l'action d'Air Canada.

Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

Les ententes principales de traitement des opérations par carte de crédit au Canada de la Société prévoient des seuils au-delà desquels la Société est tenue de fournir des dépôts en espèces aux fournisseurs de services concernés. Les obligations de fournir des dépôts en espèces et le montant devant être versé au titre du dépôt sont fondés sur une matrice évaluant, tous les trimestres, un ratio de couverture des frais fixes pour la Société ainsi que ses liquidités non soumises à restrictions et ses placements à court terme. En 2019, la Société n'a fourni aucun dépôt en espèces aux termes de ces ententes (aucun dépôt en 2018).

JUSTES VALEURS DES INSTRUMENTS FINANCIERS INSCRITS À L'ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

En raison de l'échéance très rapprochée ou à court terme qui les caractérise, les instruments financiers inscrits à titre d'actifs et de passifs financiers courants à l'état consolidé de la situation financière, qui comprennent les créances clients et les dettes fournisseurs et charges à payer, ont une valeur comptable proche de leur juste valeur. Les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont par conséquent constatés à la juste valeur.

Les valeurs comptables des dérivés sont égales à leur juste valeur, qui est basée sur le montant auquel ils pourraient être réglés étant donné les taux en vigueur estimés.

La direction a estimé la juste valeur de sa dette à long terme au moyen de techniques d'évaluation dont les flux de trésorerie actualisés, tenant compte des informations du marché disponibles et des valeurs négociées le cas échéant, des taux d'intérêt en vigueur sur le marché, des conditions liées à des garanties éventuelles, des conditions actuelles des marchés du crédit et de l'estimation la plus récente des marges de crédit applicables à la Société selon des opérations récentes. D'après les données non observables importantes (niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs), la juste valeur estimative de la dette s'élève à 6 009 M\$ et sa valeur comptable, à 5 873 M\$.



Le tableau qui suit présente les évaluations à la juste valeur inscrites à l'état consolidé de la situation financière, classées en fonction de l'importance des données d'entrée utilisées pour effectuer les évaluations.

ÉVALUATIONS RÉCURRENTES	31 DÉCEMBRE 2019	ÉVALUATIONS À LA JUSTE VALEUR À LA DATE DE CLÔTURE, D'APRÈS CE QUI SUIT :		
		PRIX COTÉS SUR DES MARCHÉS ACTIFS POUR DES ACTIFS IDENTIQUES (NIVEAU 1)	AUTRES DONNÉES OBSERVABLES IMPORTANTES (NIVEAU 2)	DONNÉES NON OBSERVABLES IMPORTANTES (NIVEAU 3)
(en millions de dollars canadiens)				
Actifs financiers				
Titres détenus à des fins de transaction				
Équivalents de trésorerie	381 \$	- \$	381 \$	- \$
Placements à court terme	3 799	-	3 799	-
Placements à long terme	512	-	512	-
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	126	126	-	-
Instruments dérivés				
Contrats à terme sur actions	45	-	45	-
Dérivés de change	3	-	3	-
Total	4 866 \$	126 \$	4 740 \$	- \$
Passifs financiers				
Instruments dérivés				
Dérivés de change	117	-	117	-
Total	117 \$	- \$	117 \$	- \$

Les actifs financiers détenus par des institutions financières sous forme de trésorerie et de liquidités soumises à restrictions sont exclus du tableau de classement des évaluations à la juste valeur ci-dessus du fait qu'ils ne sont pas évalués selon une méthode d'évaluation.

La méthode utilisée par la Société consiste à comptabiliser les transferts depuis et vers les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs à la date de l'événement ou du changement de circonstances à l'origine du transfert. Il n'y a pas eu de transferts entre les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs au cours de l'exercice 2019.

COMPENSATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS DANS L'ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

La Société compense les actifs et les passifs financiers et présente le solde net à l'état consolidé de la situation financière lorsqu'elle a un droit juridiquement exécutoire d'opérer compensation entre les montants comptabilisés et qu'elle a l'intention soit de procéder à un règlement net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément. Dans le cours normal de ses activités, la Société signe plusieurs accords de compensation globale ou d'autres accords similaires qui ne réunissent pas les critères relatifs à la compensation dans l'état consolidé de la situation financière, mais permettent néanmoins la compensation des montants correspondants dans certaines circonstances, comme la résiliation des contrats ou la faillite ou une défaillance de l'une des parties à l'accord.

Air Canada est partie à des accords sectoriels de chambre de compensation en vertu desquels certaines créances clients liées aux produits passages, fret et autres sont réglées sur la base du solde net avec la contrepartie par l'intermédiaire de la chambre de compensation. Ces opérations sont principalement attribuables à des accords intertransporteurs avec d'autres sociétés aériennes. Ces accords, conclus entre les transporteurs, sont des ententes commerciales qui permettent la vente et le règlement de services de transport aérien et de services connexes. Les montants intertransporteurs facturés et au titre des travaux en cours s'élèvent à 86 M\$ sur la base du solde brut au 31 décembre 2019 (70 M\$ au 31 décembre 2018). Ces montants seront réglés sur la base du solde net à une date ultérieure, mais les soldes nets ne seront connus qu'à la date du règlement.



Le tableau qui suit présente les instruments financiers comptabilisés qui sont compensés ou qui sont visés par des accords de compensation globale ou d'autres accords similaires, mais qui n'ont pas été compensés en date des 31 décembre 2019 et 2018. La colonne « Solde net » indique le solde qui aurait été inscrit à l'état consolidé de la situation financière si tous les droits de compensation avaient été exercés.

ACTIFS FINANCIERS	SOLDES COMPENSÉS			SOLDES NON COMPENSÉS	SOLDE NET
	ACTIFS, SOLDE BRUT	PASSIFS COMPENSÉS, SOLDE BRUT	SOLDES NETS PRÉSENTÉS	INSTRUMENTS FINANCIERS	
(en millions de dollars canadiens)					
31 décembre 2019					
Actifs dérivés	11 \$	(8) \$	3 \$	45 \$	48 \$
	11 \$	(8) \$	3 \$	45 \$	48 \$
31 décembre 2018					
Actifs dérivés	93 \$	(69) \$	24 \$	43 \$	67 \$
Créances clients	113	(47)	66	-	66
	206 \$	(116) \$	90 \$	43 \$	133 \$

PASSIFS FINANCIERS	SOLDES COMPENSÉS			SOLDES NON COMPENSÉS	SOLDE NET
	ACTIFS, SOLDE BRUT	PASSIFS COMPENSÉS, SOLDE BRUT	SOLDES NETS PRÉSENTÉS	INSTRUMENTS FINANCIERS	
(en millions de dollars canadiens)					
31 décembre 2019					
Passifs dérivés	876 \$	(759) \$	117 \$	- \$	117 \$
	876 \$	(759) \$	117 \$	- \$	117 \$
31 décembre 2018					
Passifs dérivés	317 \$	(260) \$	57 \$	- \$	57 \$
	317 \$	(260) \$	57 \$	- \$	57 \$



19. ÉVENTUALITÉS, GARANTIES ET INDEMNITÉS

PROVISIONS POUR ÉVENTUALITÉS ET LITIGES

La Société fait actuellement l'objet de diverses poursuites et actions en justice, notamment de réclamations de la part de divers groupes d'employés d'Air Canada, et des provisions ont été constituées en conséquence. La direction est d'avis que le règlement final de ces réclamations n'aura pas un effet négatif important sur la situation financière de la Société ni sur ses résultats.

GARANTIES

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement et de dégivrage

De concert avec d'autres compagnies aériennes, la Société est partie à des ententes d'avitaillement et de dégivrage avec huit sociétés d'avitaillement et trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'ont pas été consolidées par la Société selon IFRS 10 *États financiers consolidés* est d'environ 643 M\$ au 31 décembre 2019 (571 M\$ au 31 décembre 2018), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose la Société, compte non tenu de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres compagnies contractantes. La Société considère le risque en découlant comme étant minime. Chaque compagnie aérienne contractante qui fait partie d'une de ses entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces ententes varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

CONVENTIONS D'INDEMNISATION

Dans le cours normal de ses activités, la Société conclut différents contrats, notamment des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier, des contrats de financement ou de location d'appareils, des contrats de services techniques et des contrats conclus avec des administrateurs ou des dirigeants et autres ententes commerciales, dont certains peuvent donner lieu à des indemnisations à des contreparties qui peuvent entraîner le paiement, par la Société, des coûts ou des pertes engagés par ces contreparties. La Société ne peut raisonnablement estimer le montant éventuel, s'il en est, qu'elle pourrait avoir à payer en vertu de telles conventions d'indemnisation. Ce montant dépend aussi de l'issue de faits et de circonstances futurs, qui ne peut être prédite. Certaines conventions établissent un montant potentiel maximum, tandis que d'autres ne précisent pas de montant maximum ou de période limitée. Par le passé, la Société n'a fait aucun paiement significatif aux termes de telles conventions d'indemnisation.

Elle s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité civile délictuelle et certaines des obligations contractuelles connexes.



20. INFORMATIONS CONCERNANT LE CAPITAL

La Société considère le capital comme la somme de la dette à long terme et des obligations locatives et de la valeur comptable des capitaux propres attribuables à ses actionnaires, diminuée de la trésorerie excédentaire. La Société définit la trésorerie excédentaire comme le total de la trésorerie et des placements qui excède le montant minimal de trésorerie nécessaire au soutien de ses activités. Cette mesure de la situation de trésorerie tient compte de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des liquidités soumises à restrictions à court terme et des placements à long terme. La Société utilise 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois comme estimation du montant minimal de trésorerie nécessaire pour mener à bien ses activités commerciales courantes. Cette estimation du montant minimal de trésorerie permet une couverture adéquate des produits passages perçus d'avance et des besoins en trésorerie d'Air Canada.

La Société surveille aussi sa dette nette et son ratio de levier financier. La dette nette correspond au total de la dette à long terme et des obligations locatives moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette sur les bénéfices des 12 derniers mois avant intérêts, impôts et amortissement.

La Société gère son capital en fonction des principaux objectifs suivants :

- conserver un niveau de levier financier inférieur ou égal aux ratios cibles considérés comme étant prudents par la direction;
- veiller à ce que les décisions portant sur la répartition des capitaux se traduisent par des résultats suffisants et évaluer l'efficacité avec laquelle la Société répartit ses capitaux pour produire des résultats;
- planifier les obligations de remboursement afin qu'elles cadrent avec la durée d'utilité prévue des principaux actifs générateurs de produits de la Société;
- veiller à ce que la Société ait accès au capital afin de financer ses obligations contractuelles à leur échéance et veiller à ce que les niveaux de trésorerie soient suffisants pour pallier la détérioration de la situation économique;
- maintenir un équilibre adéquat entre le capital provenant d'emprunts et le capital provenant d'investisseurs;
- surveiller la qualité de crédit de la Société afin de lui faciliter l'accès aux marchés financiers à des taux d'intérêt concurrentiels.

Dans le but de maintenir ou d'ajuster la structure de son capital, la Société prend les mesures suivantes : elle modifie parfois le type ou le montant de capital auquel elle a recours, notamment en optant pour l'achat au lieu du financement de la dette ou de la location, elle reporte ou annule des dépenses liées au matériel volant en n'exerçant pas les options disponibles ou en ne vendant pas les options qu'elle détient sur des appareils et elle rachète ou émet des titres de créance ou émet des titres de capitaux propres ou rachète des actions en circulation, le tout selon les conditions du marché et les modalités des ententes sous-jacentes (ou les autorisations nécessaires) ou d'autres restrictions légales.

Aux 31 décembre, le calcul du capital total et de la dette nette ajustée est le suivant :

	31 DÉCEMBRE 2019	31 DÉCEMBRE 2018 RETRAITÉ – NOTE 2
(en millions de dollars canadiens)		
Dette à long terme et obligations locatives	8 024 \$	8 873 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 218	1 048
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	9 242	9 921
Capitaux propres attribuables aux actionnaires, déduction faite de l'excédent de trésorerie	1 668	2 010
Capital total	10 910 \$	11 931 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	9 242	9 921
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court et à long terme	(6 401)	(4 707)
Dette nette	2 841 \$	5 214 \$



21. PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES

Séparation des produits des activités ordinaires

La Société sépare les produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec les clients selon la nature des services de transport aérien. Les catégories de produits correspondant à la nature des services présentées au compte consolidé de résultat sont les produits passages, les produits fret et les autres produits. La Société subdivise ensuite les produits tirés du service de transport aérien selon le segment de marché géographique.

Le rapprochement entre les montants globaux déclarés par région géographique pour les produits passages et fret et les montants applicables du compte consolidé de résultat s'établit comme suit :

(en milliers de dollars canadiens)	2019	2018 RETRAITÉ – NOTE 2
PRODUITS PASSAGES		
Lignes intérieures	5 233 \$	4 880 \$
Lignes transfrontalières	3 795	3 492
Lignes transatlantiques	4 468	4 207
Lignes transpacifiques	2 449	2 427
Autres	1 287	1 155
	17 232 \$	16 161 \$

(en milliers de dollars canadiens)	2019	2018
PRODUITS FRET		
Lignes intérieures	113 \$	95 \$
Lignes transfrontalières	48	43
Lignes transatlantiques	242	278
Lignes transpacifiques	257	325
Autres	57	62
	717 \$	803 \$

Les produits passages et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région déterminée. Les lignes transatlantiques concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. Les lignes transpacifiques concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie et en Australie. Les autres produits passages et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique centrale et du Sud, dans les Antilles et au Mexique.

Les autres produits proviennent principalement de clients situés au Canada et consistent essentiellement en des produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits vacances, de l'échange de milles Aéroplan pour des biens et services autres qu'aériens, des services d'achat à bord et d'autres services passagers et frais accessoires, ainsi que d'autres services liés au transport aérien.

Soldes contractuels

Le tableau ci-dessous fournit informations sur les créances clients, les actifs contractuels et les passifs contractuels relatifs aux contrats conclus avec des clients.

(en milliers de dollars canadiens)	31 DÉCEMBRE 2019	31 DÉCEMBRE 2018
Créances, comprises dans les créances clients	578 \$	575 \$
Coûts des contrats, compris dans les charges payées d'avance et autres actifs courants	124	115
Passifs contractuels – produits passages perçus d'avance	2 939	2 717
Passifs contractuels – produits différés d'Aéroplan (courants et à long terme)	2 825	-
Passifs contractuels – autres produits différés (courants et à long terme)	1 473	-



Les créances clients comprennent les créances liées aux produits passages et aux produits fret ainsi que d'autres créances liées aux contrats conclus avec les clients. La Société vend des billets de passage et des services passagers accessoires qui sont payés comptant, par carte de crédit ou selon d'autres modalités de paiement à base de cartes. Les paiements sont généralement effectués avant la prestation des services de transport auxquels ils se rattachent. Les billets de passage et les créances liées aux services accessoires correspondent aux montants que doivent payer d'autres sociétés aériennes pour des voyages intertransporteurs, les intermédiaires fournisseurs de services de traitement des paiements des agences de voyages ou les fournisseurs de services de traitement des opérations par cartes de crédit pour la vente de voyages à venir, et sont pris en compte dans les créances clients inscrites à l'état consolidé de la situation financière. Des milles Aéroplan sont vendus à des partenaires du programme en fonction des milles accumulés par les membres, et ces créances sont généralement réglées mensuellement. Les créances liées au fret et les autres créances ont trait aux montants dus par les clients, dont les transitaires et les partenaires intertransporteurs pour le transport de fret et les autres services fournis.

Les coûts des contrats comprennent les frais de carte de crédit, les commissions et les frais liés au système de distribution mondial relatifs aux billets de passage. Ces coûts sont inscrits à l'actif au moment de la vente et passés en charges au moment de la comptabilisation des produits passages.

Les produits passages et les produits tirés de la portion terrestre de forfaits voyages sont reportés et inclus dans le passif courant. Une partie des produits passages, qui correspond à l'équivalent de la valeur des billets des milles Aéroplan versés, est comptabilisée séparément et reportée dans les produits différés d'Aéroplan. Le passif au titre des produits passages perçus d'avance est comptabilisé dans les produits lorsque le vol auquel il se rapporte a lieu ou pendant la période du forfait voyage. La Société évalue régulièrement le passif au titre des produits passages perçus d'avance. Pour les billets inutilisés à leur date d'expiration, elle inscrit un montant estimatif correspondant aux produits au titre des désistements, qui est fondé sur les données historiques.

Selon la catégorie tarifaire, les voyageurs peuvent échanger leurs billets jusqu'au moment du vol ou obtenir un remboursement, généralement moyennant le paiement de certains frais. Lorsque les billets ne sont pas remboursables et qu'ils n'ont pas été utilisés au moment du vol, la Société comptabilise le montant total dans les produits des activités ordinaires lorsque le transport a été assuré. Dans le cas des billets remboursables qui n'ont pas été utilisés au moment du vol, la Société comptabilise le montant net des produits des activités ordinaires après remboursement éventuel du voyageur.

La mesure de simplification proposée dans IFRS 15 permet aux entités de ne pas fournir le solde du prix de transaction ni d'explication précisant quand elles s'attendent à comptabiliser en produits des activités ordinaires ce montant si la durée initiale attendue du contrat ne dépasse pas un an. La Société a choisi d'appliquer cette mesure de simplification pour les obligations de prestation liées aux passagers, car les billets de passage expirent au bout d'un an s'ils n'ont pas été utilisés.

Le rapprochement des produits différés d'Aéroplan est présenté dans le tableau suivant :

(en millions de dollars canadiens)		2019
Juste valeur en date de l'acquisition le 10 janvier 2019	note 4	2 779 \$
Produits tirés des milles Aéroplan versés aux partenaires du programme		953
Équivalent de la valeur des billets pour les milles Aéroplan versés		201
Milles Aéroplan échangés		(1 108)
Produits différés d'Aéroplan à la clôture de l'exercice		2 825 \$

Les produits tirés de la vente de milles à des tiers partenaires du programme Aéroplan et les équivalents de la valeur des billets en milles versés pour des voyages en avion sont différés jusqu'à ce que les milles soient échangés et la prime fournie au membre. La Société s'attend à ce que la majorité des milles en circulation soient échangés d'ici trois ans.

Dans le cadre des nouvelles ententes commerciales signées en 2019, Air Canada a reçu des paiements de Banque TD, de CIBC, de Visa et d'AMEX totalisant 1 212 M\$. En outre, Banque TD et CIBC ont remis au total 400 M\$ à Air Canada en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des milles Aéroplan. Cette contrepartie est comptabilisée à titre de passif contractuel dans les produits différés d'Aéroplan et autres produits différés.



22. CHARGES LIÉES AUX TRANSPORTEURS RÉGIONAUX

La Société a conclu des contrats d'achat de capacité avec Jazz, Sky Regional et certains autres transporteurs régionaux. Les charges associées à ces contrats sont classées en tant que charges liées aux transporteurs régionaux dans le compte consolidé de résultat. La ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux est la suivante :

	2019	2018
(en millions de dollars canadiens)		RETRAITÉ – NOTE 2
Frais d'achat de capacité	1 042 \$	1 067 \$
Carburant aviation	485	531
Redevances aéroportuaires et de navigation	292	296
Frais de vente et de distribution	158	153
Autres charges d'exploitation	464	461
Charges liées aux transporteurs régionaux	2 441 \$	2 508 \$

23. CESSIION-BAIL

En 2018, la Société a conclu une opération de cession-bail visant 25 appareils E190 d'Embraer pour un produit net de 293 M\$, ce qui a donné lieu à la comptabilisation d'une perte à la cession de 188 M\$. Les appareils continueront d'être exploités dans le cadre des contrats de location conclus en vertu de cette opération de cession-bail jusqu'à leur sortie définitive du parc aérien, soit progressivement en 2020.

24. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

RÉMUNÉRATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants d'Air Canada sont les membres du Conseil d'administration, le président et chef de la direction, le chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières, la vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales et le vice-président général – Exploitation. La rémunération de ce dernier n'a pas été incluse en 2018, son poste étant alors vacant. Les soldes présentés reposent sur les charges inscrites aux états financiers consolidés. Le tableau qui suit présente un résumé de la rémunération des principaux dirigeants :

	2019	2018
(en millions de dollars canadiens)		
Salaires et autres avantages	7 \$	8 \$
Régimes de retraite et avantages postérieurs à l'emploi	5	1
Rémunération fondée sur des actions	36	10
	48 \$	19 \$



25. CONVENTION D'ARRANGEMENT DÉFINITIVE VISANT L'ACQUISITION DE TRANSAT

Air Canada et Transat A.T. Inc. (« Transat ») ont annoncé le 27 juin 2019 la conclusion d'une convention d'arrangement définitive prévoyant l'acquisition par Air Canada de toutes les actions émises et en circulation de Transat. En vertu de la convention, Air Canada ferait l'acquisition de toutes les actions en circulation de Transat, au prix de 13 \$ l'action. La valeur de la transaction réglée entièrement en trésorerie représentait, à ce moment-là, environ 520 M\$.

Le 11 août 2019, Air Canada et Transat ont annoncé qu'Air Canada avait convenu d'augmenter le prix d'achat de toutes les actions émises et en circulation de Transat, pour le faire passer de 13 \$ à 18 \$ par action. La convention d'arrangement datée du 27 juin 2019 a été modifiée en conséquence. Compte tenu de la hausse de la contrepartie, la valeur de la transaction réglée entièrement en trésorerie s'élève à environ 720 M\$.

Le 23 août 2019, Air Canada et Transat ont annoncé qu'une majorité de près de 95 % des actionnaires de Transat avait approuvé la convention d'arrangement susmentionnée.

L'acquisition de Transat demeure assujettie à l'approbation des organismes de réglementation, ainsi qu'à d'autres conditions propres à la conclusion d'une telle transaction. Si ces approbations sont obtenues et que les conditions sont respectées, la transaction devrait être conclue vers le milieu de 2020.



CONSEIL D'ADMINISTRATION

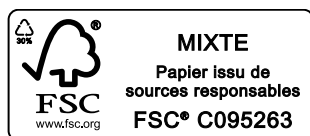
Christie J.B. Clark	Administrateur de sociétés, Toronto (Ontario)
Gary A. Doer	Administrateur de sociétés, Winnipeg (Manitoba)
Rob Fyfe	Administrateur de sociétés, Auckland, Nouvelle-Zélande
Michael M. Green	Chef de la direction et directeur général, Tenex Capital Management, New York (New York)
Jean Marc Huot	Associé, Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l., Montréal (Québec)
Madeleine Paquin	Présidente et chef de la direction, Logistec Corporation, Montréal (Québec)
Calin Rovinescu	Président et chef de la direction, Air Canada, Montréal (Québec)
Vagn Sørensen	Administrateur de sociétés, Londres, Royaume-Uni
Kathleen Taylor	Administratrice de sociétés, Toronto (Ontario)
Annette Verschuren	Présidente du conseil et chef de la direction, NRStor Inc., Toronto (Ontario)
Michael M. Wilson	Administrateur de sociétés, Bragg Creek (Alberta)



HAUTS DIRIGEANTS¹⁾

Calin Rovinescu	Président et chef de la direction
Michael Rousseau	Chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières
Lucie Guillemette	Vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales
Craig Landry	Vice-président général – Exploitation
Arielle Meloul-Wechsler	Vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Communications
David J. Shapiro	Vice-président général – Affaires internationales et réglementaires et chef des Affaires juridiques
Amos Kazzaz	Premier vice-président – Finances
Catherine Luelo	Première vice-présidente et chef des Affaires informatiques
Ferio Pugliese	Premier vice-président – Air Canada Express et Relations gouvernementales
Richard Steer	Premier vice-président – Exploitation
Carolyn M. Hadrovic	Vice-présidente et secrétaire générale

1) « Hauts dirigeants » englobe les postes suivants : chef de la direction, chef des Affaires financières, secrétaire général ainsi que vice-présidents généraux et premiers vice-présidents.



ECF



RENSEIGNEMENTS DESTINÉS AUX ACTIONNAIRES ET AUX INVESTISSEURS

Fourchette des cours et volume des opérations sur les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'Air Canada (AC) à la TSX

2019	HAUT	BAS	VOLUME
1 ^{er} trimestre	35,50 \$	24,75 \$	77 956 990
2 ^e trimestre	41,47 \$	31,29 \$	67 120 023
3 ^e trimestre	47,43 \$	39,45 \$	83 773 975
4 ^e trimestre	51,07 \$	41,80 \$	59 429 473
			288 280 461

Restrictions relatives aux titres avec droit de vote

En 2018, le gouvernement du Canada a adopté la *Loi sur la modernisation des transports*. Cette loi a notamment eu pour effet de modifier la *Loi sur les transports au Canada* (« LTC ») en faisant passer de 25 % à 49 % la limite à la propriété étrangère dans le capital des transporteurs aériens canadiens, tout en plafonnant les droits de vote d'un même non-Canadien et de l'ensemble des transporteurs aériens non canadiens à 25 %. À l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires d'Air Canada de 2019, ceux-ci ont approuvé un plan d'arrangement en application de l'article 192 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* visant à donner effet aux modifications des statuts constitutifs modifiés d'Air Canada, de manière à harmoniser les restrictions applicables à la propriété et aux droits de vote de non-Canadiens avec celles prévues par la définition de « Canadien » au paragraphe 55(1) de la LTC modifiée récemment. La Cour supérieure du Québec a par la suite rendu une ordonnance définitive approuvant le plan d'arrangement. Les statuts constitutifs modifiés sont entrés en vigueur le 8 mai 2019.

AUTRES RENSEIGNEMENTS

RELATIONS AVEC LES ACTIONNAIRES

Téléphone : 514 422-6644
Télécopieur : 514 422-0296
shareholders.actionnaires@aircanada.ca

RELATIONS AVEC LES INVESTISSEURS

Téléphone : 514 422-7849
Télécopieur : 514 422-7877
investors.investisseurs@aircanada.ca

SIÈGE SOCIAL

Centre Air Canada
7373, boul. Côte-Vertu Ouest
Saint-Laurent (Québec) H4S 1Z3
Internet : aircanada.com

Air Canada se conforme aux règles adoptées par la Bourse de Toronto.

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT

COMPTABLE DES REGISTRES

Société de fiducie AST (Canada)
2001, boul. Robert-Bourassa,
Bureau 1600 Montréal (Québec) H3A 2A6

Téléphone : 1 800 387-0825 (Canada et États-Unis)
416 682-3860 (autres pays)

Les demandes d'information peuvent également être acheminées par courriel à l'adresse suivante : demandes@astfinancial.com

This annual report is published in the two official languages of Canada. To receive an English copy, please contact Shareholder Relations.

Français ou anglais, c'est le choix du client

LES LANGUES OFFICIELLES À AIR CANADA

Air Canada juge primordial d'offrir le service dans la langue choisie par ses clients. Les échanges avec la clientèle, les annonces dans les aéroports et à bord des avions ainsi que le breffage de passagers ayant des besoins spéciaux sont autant d'éléments essentiels du service à la clientèle qui font constamment appel aux compétences linguistiques de nos employés. Non seulement l'engagement au bilinguisme s'avère logique du point de vue du service à la clientèle, mais il concorde également avec l'obligation légale de l'entreprise de servir le public dans les deux langues officielles du Canada.

Air Canada consacre des efforts considérables à mieux servir ses clients dans la langue de leur choix. Le rapprochement avec les communautés de la langue minoritaire ainsi que la sensibilisation et la formation continues de notre personnel nous aident à relever nos défis quotidiens, parmi lesquels la difficulté croissante à recruter des candidats bilingues en dehors du Québec et de la région de la capitale nationale et le soutien de nos employés afin qu'ils maintiennent leurs compétences dans leur seconde langue officielle, malgré le peu d'occasions de la pratiquer dans certaines régions du pays.



PROFIL DE L'ENTREPRISE

Air Canada, le plus important fournisseur de services aériens intérieurs et internationaux du pays, a relié 217 aéroports sur six continents en 2019. Société aérienne nationale du Canada, elle compte parmi les 20 plus grands transporteurs du monde et a accueilli plus de 51 millions de clients en 2019. Conjointement avec Jazz, Sky Regional et d'autres transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte, au titre de contrats d'achat de capacité, elle a assuré chaque jour en moyenne 1 531 vols réguliers à destination de 62 villes au Canada, 56 villes aux États-Unis et un total de 99 villes d'Europe, d'Afrique, du Moyen-Orient, d'Asie, d'Australie, des Caraïbes, du Mexique et d'Amérique du Sud en 2019.

Air Canada est membre cofondateur du réseau Star Alliance^{MD}, auquel appartiennent 26 sociétés aériennes. Par ce réseau, elle met à la portée de sa clientèle plus de 1 300 destinations dans 195 pays, la réciprocité des programmes de fidélisation, ainsi que l'accès à des salons et à d'autres installations aéroportuaires mises en commun.

Air Canada est le seul transporteur d'envergure internationale offrant une gamme complète de services à détenir la cote quatre étoiles en Amérique du Nord, selon la firme de recherche indépendante britannique Skytrax, qui a également proclamé Air Canada meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour 2019.



Élue meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord