



2022

Rapport de gestion

Le 17 février 2023

 **AIR CANADA**

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1.	PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES	1
2.	INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES	3
3.	À PROPOS D'AIR CANADA	5
4.	APERÇU	6
5.	RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES EXERCICES 2022 ET 2021	11
6.	RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2022 ET DE 2021	20
7.	PARC AÉRIEN	28
8.	GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL	31
8.1	LIQUIDITÉ	31
8.2	SITUATION FINANCIÈRE	32
8.3	DETTE NETTE	33
8.4	FONDS DE ROULEMENT	34
8.5	VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE	35
8.6	DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES	36
8.7	OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE	38
8.8	OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	39
8.9	CAPITAL-ACTIONS	40
9.	RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS	41
10.	PRINCIPALES INFORMATIONS ANNUELLES	42
11.	INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE	43
12.	MÉTHODES COMPTABLES	45
13.	JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	47
14.	ACCORDS HORS BILAN	50
15.	TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	50
16.	SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS	51
17.	GESTION DU RISQUE DE L'ENTREPRISE ET GOUVERNANCE	52
18.	FACTEURS DE RISQUE	54
19.	CONTRÔLES ET PROCÉDURES	64
20.	MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	65
21.	GLOSSAIRE	71

1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)						
	Quatrièmes trimestres			Exercices		
Mesures de performance financière	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Produits d'exploitation	4 680	2 731	1 949	16 556	6 400	10 156
Perte d'exploitation	(28)	(503)	475	(187)	(3 049)	2 862
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	(0,6)	(18,4)	17,8 pp ¹⁰⁾	(1,1)	(47,6)	46,5 pp
BAIIDA ajusté ²⁾	389	22	367	1 457	(1 464)	2 921
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	8,3	0,8	7,5 pp	8,8	(22,9)	31,7 pp
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	146	(617)	763	(1 524)	(3 981)	2 457
Bénéfice net (perte nette)	168	(493)	661	(1 700)	(3 602)	1 902
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	(211)	(574)	363	(952)	(3 768)	2 816
Perte nette ajustée ²⁾	(217)	(577)	360	(988)	(3 768)	2 780
Liquidités totales ³⁾	9 824	10 528	(704)	9 824	10 528	(704)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation ⁴⁾	647	508	139	2 368	(1 502)	3 870
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	320	130	190	796	(2 564)	3 360
Dettes nettes ²⁾	7 495	6 953	542	7 495	6 953	542
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,41	(1,38)	1,79	(4,75)	(10,25)	5,50
Perte ajustée par action ²⁾	(0,61)	(1,61)	1,00	(2,76)	(10,74)	7,98
Statistiques d'exploitation ⁵⁾	2022	2021	Variation (%)	2022	2021	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	18 525	9 612	92,7	66 495	21 045	216,0
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	22 368	14 057	59,1	82 558	33 384	147,3
Coefficient d'occupation (en %)	82,8 %	68,4 %	14,4 pp	80,5 %	63,0 %	17,5 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	21,9	21,2	3,3	21,4	21,4	-
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	18,2	14,5	25,1	17,2	13,5	28,0
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	20,9	19,4	7,7	20,1	19,2	4,6
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	21,1	23,0	(8,5)	20,3	28,3	(28,3)
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	13,7	16,7	(18,3)	13,2	23,3	(43,4)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁶⁾	33,2	25,2	32,0	30,5	19,8	54,2
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période ⁷⁾	345	337	2,4	345	337	2,4
Sièges routés (en milliers)	12 690	8 772	44,7	47 038	21 105	122,9
Mouvements des appareils (en milliers)	89,9	71,5	25,6	340,5	175,3	94,2
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁸⁾	1 763	1 602	10,0	1 755	1 582	11,0
Coût du litre de carburant (en cents)	134,3	83,9	60,1	130,1	74,7	74,0
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 084 569	791 581	37,0	4 056 788	2 108 144	92,4
Passagers payants transportés (en milliers) ⁹⁾	10 098	5 836	73,0	36 144	13 192	174,0

1) La marge d'exploitation est une mesure financière complémentaire définie comme le bénéfice d'exploitation (la perte d'exploitation) exprimé en pourcentage des produits d'exploitation.

2) Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net (la perte nette) ajusté, les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice (la perte) ajusté par action et les CESMO ajustées sont des mesures financières hors PCGR, des mesures de la gestion du capital, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. 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. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.

3) Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 31 décembre 2022, les liquidités totales s'élevaient à 9 824 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 811 M\$ et d'un montant de 1 013 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 décembre 2021, les liquidités totales s'élevaient à 10 528 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 570 M\$ et d'un montant de 958 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Ces montants comprennent également des fonds (386 M\$ au 31 décembre 2022 et 167 M\$ au 31 décembre 2021) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs. Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, et selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.

- 4) *Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.*
- 5) *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.*
- 6) *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. Au 31 décembre 2022, il y avait 35 600 employés en poste au Canada.*
- 7) *Le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada aux 31 décembre 2022 et 31 décembre 2021 comprend certains avions immobilisés au sol en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19. Au 31 décembre 2022, deux appareils étaient encore immobilisés au sol pour maintenance en vue de leur remise en service.*
- 8) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 9) *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.*
- 10) *« pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*

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 Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2022 et l'exercice 2022, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés et notes complémentaires audités annuels de 2022 d'Air Canada datés du 17 février 2023. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 21, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 16 février 2023.

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 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 17 février 2023, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2022 et de l'exercice 2022. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au www.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. Ces énoncés prospectifs découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « préliminaire », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites ci-après, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. La réalisation des énoncés prospectifs reste assujettie, notamment, à la survenance possible d'événements externes ou à l'incertitude qui caractérise le secteur où évolue Air Canada. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs en raison de divers facteurs, entre autres ceux dont il est fait mention ci-après.

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, comme le conflit militaire entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les effets rémanents de la pandémie de COVID-19, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres intervenants soutenant les activités aéroportuaires et de transport aérien), la dépendance d'Air Canada envers les transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité et l'intégration de la main-d'œuvre d'Air Canada, les autres épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les relations de travail et les coûts connexes, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, la capacité d'Air Canada de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont

associés, les obligations au titre des régimes de retraite, 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 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d'évaluer l'incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi que les initiatives, plans et propositions connexes que la Société et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment des actions et des efforts combinés des gouvernements, du secteur, des fournisseurs et des autres intervenants et parties prenantes, ainsi que du développement et de la mise en œuvre de nouvelles technologies. Air Canada a engagé, et prévoit continuer à engager, des coûts pour atteindre son objectif de carboneutralité et pour se conformer aux lois et règlements sur la durabilité environnementale ainsi qu'aux autres normes et accords. La nature précise des lois, règlements, normes et accords contraignants ou non contraignants à venir, qui font l'objet d'une attention accrue de la part de multiples parties prenantes à l'échelle locale et internationale, ne peut être prédite avec un quelconque degré de certitude, pas plus que leur incidence financière, opérationnelle ou autre. Rien ne garantit la mesure dans laquelle l'un ou l'autre de nos objectifs climatiques sera atteint, ni que les investissements futurs que nous ferons pour atteindre nos objectifs climatiques produiront les résultats escomptés ou répondront aux attentes croissantes des parties prenantes en matière d'environnement, de responsabilité sociale et de gouvernance. De plus, des événements futurs pourraient amener Air Canada à privilégier d'autres intérêts à plus court terme au détriment de la progression vers nos objectifs climatiques actuels, en fonction de la stratégie commerciale, de facteurs économiques, réglementaires et sociaux, de pressions potentielles de la part d'investisseurs, de groupes d'activistes ou d'autres parties prenantes. Si nous ne sommes pas en mesure de respecter nos objectifs et nos engagements relativement aux changements climatiques ou d'en rendre compte de façon appropriée, nous pourrions faire l'objet d'une publicité et de réactions négatives de la part d'autres investisseurs, de clients, de groupes de défense ou d'autres parties prenantes, ce qui pourrait nuire à la réputation d'Air Canada ou avoir d'autres effets négatifs sur la Société.

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 précisée de leur formulation) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation des énoncés prospectifs. Dans le cadre de ces hypothèses, Air Canada présume que la croissance du PIB du Canada serait modérée pour 2023. Air Canada présume également que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,34 \$ CA pour 1,00 \$ US pendant l'ensemble de l'exercice 2023 et que le cours du carburant d'aviation s'établirait en moyenne à 1,30 \$ CA le litre pendant l'ensemble de l'exercice 2023.

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.

Autre information intégrée par renvoi

Aucune information figurant ou accessible sur le site Web d'Air Canada (ou sur tout autre site Web mentionné dans le présent rapport de gestion) n'est intégrée par renvoi au présent rapport de gestion ni n'en fait partie intégrante, à moins d'une indication expresse à l'effet contraire.

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'internationaux. Sa mission consiste à relier le Canada et le monde.

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen d'un contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), filiale entièrement détenue de Chorus Aviation Inc., relativement aux vols régionaux exploités pour son compte sous la dénomination Air Canada Express. Les vols 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.

En 2022, de concert avec ses partenaires transporteurs régionaux, Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 945 vols réguliers directs vers 185 destinations sur les six continents. En comparaison, en 2019, de concert avec ses partenaires transporteurs régionaux, Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 1 531 vols réguliers directs vers 217 destinations sur les six continents.

Au 31 décembre 2022, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comprenait 192 appareils, soit 110 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus et 82 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, dont cinq avions-cargos 767 de Boeing (dont, en date du 31 décembre 2022, trois étaient en service et deux, en attente de certification par Transports Canada), alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 39 appareils monocouloirs d'Airbus. Au 31 décembre 2022, le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 50 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, 39 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de De Havilland et 25 appareils E175 d'Embraer, pour un total de 114 appareils.

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

Le programme Aéroplan d'Air Canada est le principal programme de fidélité du Canada en matière de voyages. L'adhésion permet d'accumuler des points Aéroplan pour des voyages par Air Canada et certains partenaires et pour l'achat de produits et services auprès de fournisseurs et partenaires participants. Les membres peuvent échanger leurs points contre un vaste éventail de voyages, marchandises, cartes-cadeaux et autres primes offertes directement par les partenaires participants ou par l'entremise de fournisseurs d'Aéroplan. Le statut Aéroplan Élite reconnaît la fidélité des grands voyageurs d'Air Canada ainsi que des membres les plus actifs d'Aéroplan en leur offrant une gamme de services prioritaires associés aux voyages et de privilèges réservés aux membres.

Air Canada Cargo, division d'Air Canada, est un fournisseur de services de fret aérien d'envergure mondiale qui assure des services de transport de fret par l'intermédiaire de vols de passagers et de vols tout-cargo, y compris par avions-cargos. Air Canada Cargo utilise l'espace de chargement de fret que procurent les gros-porteurs du parc principal d'Air Canada ainsi que les avions-cargos 767 de Boeing. Air Canada Cargo exploitait trois avions-cargos 767 de Boeing en date du 31 décembre 2022 et elle prévoit avoir en service sept avions-cargos Boeing 767 d'ici la fin de 2023.

Vacances Air Canada, l'un des principaux voyagistes au Canada, élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances 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 dans le secteur des voyages d'agrément à destination du Canada. La filiale offre des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles. Air Canada Rouge est le transporteur loisirs de la Société.

4. APERÇU

Tout au long de la pandémie de COVID-19, Air Canada et le reste de l'industrie mondiale du transport aérien ont fait face à une baisse considérable du trafic par rapport à 2019. Les diverses mesures sanitaires, les restrictions de voyage, les exigences en matière de vaccination imposées par de nombreux pays, ainsi que les préoccupations liées à la pandémie et à ses répercussions économiques ont influé sur la demande de services de voyage. Cela s'est traduit par un déclin des revenus et des flux de trésorerie. Lors de la pandémie, Air Canada a géré activement sa capacité disponible en fonction des tendances dominantes du marché et de la demande.

Les effets de la pandémie ont continué d'être ressentis au début de 2022, notamment du fait de l'apparition du variant Omicron. Malgré les difficultés connues au premier semestre de 2022, Air Canada a poursuivi ses plans en prévision d'une progression prévue de la demande. La situation a commencé à s'améliorer au deuxième trimestre de 2022, et la levée de la plupart des restrictions de voyage a permis une importante reprise des activités en 2022. En 2022, la capacité exploitée totale d'Air Canada s'est rétablie à 73 % des niveaux de 2019.

Pour Air Canada, l'été 2022 a marqué un tournant sur la voie de la reprise après les effets de la pandémie de COVID-19. Au Canada, la plupart des restrictions de déplacements qui demeuraient en vigueur pour les voyageurs entièrement vaccinés ont été levées à l'approche de la période estivale. Le 1^{er} octobre 2022, toutes les mesures et restrictions sanitaires de déplacements restantes liées à la COVID-19 du gouvernement du Canada ont été levées, y compris l'obligation de porter un couvre-visage à bord des avions, les tests de dépistage et la quarantaine, de même que l'utilisation obligatoire de l'application de déclaration ArriveCan. Par conséquent, au Canada comme dans de nombreux pays du monde, dès la levée des restrictions de déplacements et des mesures sanitaires, les voyages ont repris à un rythme accéléré principalement grâce au trafic de voyages d'agrément et de visites de parents et amis (« VPA »). Cependant, l'incidence de la pandémie a entravé les efforts de relance d'Air Canada et du secteur mondial du transport aérien, ainsi que la capacité de certains de ses intervenants, dont dépendent les activités d'Air Canada, à soutenir l'afflux de trafic, ce qui a entraîné une augmentation importante des retards et des annulations de vols, ainsi que d'autres perturbations et problèmes opérationnels, et ce, de juin à la mi-juillet 2022.

Récapitulatif financier de l'exercice 2022

Suit un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour l'exercice 2022 par rapport à l'exercice 2021, ainsi que certaines comparaisons par rapport à 2019, période de référence pré-pandémie.

- Produits d'exploitation de 16 556 M\$, contre des produits d'exploitation de 6 400 M\$ en 2021, soit une hausse de 10 156 M\$. Les produits d'exploitation se sont rétablis à environ 87 % de ceux enregistrés en 2019.
- Charges d'exploitation de 16 743 M\$, contre des charges d'exploitation de 9 449 M\$ en 2021, soit une hausse de 7 294 M\$ ou de 77 % du fait d'un accroissement d'environ 59 % de la capacité exploitée et d'une hausse de 74 % du prix du carburant. En regard de 2019, les charges d'exploitation se sont repliées de 4 % compte tenu d'une baisse de la capacité d'environ 27 % et d'une hausse de 70 % du prix du carburant. Se reporter à la rubrique 5, *Résultats des activités – Comparaison des exercices 2022 et 2021*, du présent rapport de gestion pour plus de détail sur les coûts d'exploitation.
- Perte d'exploitation de 187 M\$, soit une amélioration par rapport à une perte d'exploitation de 3 049 M\$ en 2021.
- CESMO ajustées de 13,2 cents comparativement à 23,3 cents en 2021. Les CESMO ajustées ont augmenté de 19 % par rapport à 2019, soit un point de pourcentage de plus que le point le plus élevé de la fourchette projetée fournie dans la publication des résultats du troisième trimestre de 2022 d'Air Canada, en date du 28 octobre 2022. Cette hausse est attribuable à l'incidence de l'augmentation du trafic passagers et du rendement unitaire (qui a fait augmenter les frais de vente et de distribution), aux pressions inflationnistes générales, notamment la hausse des charges liées à la restauration et aux services, à la progression plus forte que prévu des coûts associés aux perturbations subies par les clients (largement en raison des perturbations liées aux conditions météorologiques au quatrième trimestre de 2022) et à l'augmentation de la charge au titre des avantages du personnel.
- BAIIDA ajusté de 1 457 M\$, et marge du BAIIDA ajusté de 8,8 %, soit une amélioration de 2 921 M\$ en regard de 2021. La marge du BAIIDA ajusté est conforme aux prévisions indiquées dans le communiqué d'Air Canada daté du 28 octobre 2022.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 2 368 M\$, contre des flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation de 1 502 M\$ en 2021. Se reporter à la rubrique 8.5, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

- En 2022, rachat et annulation par Air Canada d'un montant total en capital de 635 M\$ (473 M\$ US) de ses billets de premier rang convertibles à 4,000 % échéant en 2025 en circulation pour un prix de rachat en espèces total d'environ 778 M\$ (579 M\$ US), incluant les intérêts courus. Des billets convertibles d'un capital total s'élevant à 372 M\$ (274 M\$ US) resteront en circulation.

Récapitulatif financier du quatrième trimestre de 2022

Suit un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2022 par rapport au quatrième trimestre de 2021, ainsi que certaines comparaisons par rapport au quatrième trimestre de 2019, période de référence prépandémie.

- Produits d'exploitation records de 4 680 M\$ au quatrième trimestre de 2022, contre des produits d'exploitation de 2 731 M\$ au quatrième trimestre de 2021, soit une hausse de 1 949 M\$. En comparaison du quatrième trimestre de 2019, les produits d'exploitation ont augmenté de 6 %, alors que la capacité exploitée s'est rétablie à 85 %.
- Charges d'exploitation de 4 708 M\$, contre des charges d'exploitation de 3 234 M\$ au quatrième trimestre de 2021, soit une hausse de 1 474 M\$ ou de 46 %. En regard de la même période en 2021, la capacité exploitée et le prix du carburant ont augmenté respectivement de 59 % et de 60 %.
- Perte d'exploitation de 28 M\$, soit une amélioration par rapport à une perte d'exploitation de 503 M\$ au quatrième trimestre de 2021.
- CESMO ajustées de 13,7 cents comparativement à 16,7 cents au quatrième trimestre de 2021. Les CESMO ajustées ont augmenté de 15 % par rapport à 2019. Se reporter à la rubrique 6, *Résultats des activités – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2022 et de 2021*, du présent rapport de gestion pour plus de détail sur les facteurs ayant une incidence sur les CESMO ajustées.
- BAIIA ajusté de 389 M\$, et marge du BAIIA ajusté de 8,3 %, soit une amélioration de 367 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2021.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 647 M\$, en hausse de 139 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2021. Se reporter à la rubrique 8.5, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Stratégie d'entreprise

Air Canada entend miser sur la solide assise qu'elle a bâtie au cours des dernières années afin d'amorcer une reconstruction qui la mènera à réaliser cette ambition de devenir un champion mondial, tout en tirant parti d'occasions inédites et en poursuivant son engagement inébranlable envers la sécurité, l'excellence du service et l'expérience client.

Air Canada refaçonne ses activités afin de se préparer pour l'avenir. L'impératif commercial d'Air Canada « Toujours plus haut » vise à rehausser toutes les facettes de ses activités. Cette stratégie d'Air Canada s'appuie sur ce qui suit :

- assurer son avenir en demeurant vigilante à l'égard des coûts, en saisissant les occasions et en faisant des investissements stratégiques judicieux;
- atteindre de nouveaux horizons, en s'appuyant sur ses forces concurrentielles pour développer ses activités en élargissant sa portée internationale et en explorant sans cesse de nouvelles possibilités;
- rehausser l'expérience de sa clientèle et soutenir la création d'expériences clients inoubliables et de liens authentiques avec sa clientèle en optimisant son programme de fidélité, ses technologies et ses produits innovants;
- favoriser la collaboration et l'inclusivité au travail, dans le respect des diverses cultures et langues, tout en jouant un rôle social important.

Dans le cadre de cette stratégie, en 2023, Air Canada entend continuer de tirer parti de ses principaux actifs et de ses nombreux avantages concurrentiels, à savoir :

- un personnel talentueux et une culture d'entreprise primée;
- un parc aérien rationalisé, moderne, écoénergétique et polyvalent, offrant des configurations d'appareil à l'avant-garde;

- un réseau mondial, bien positionné pour répondre à la demande de divers segments de clientèle, lequel est rehaussé par l'affiliation de la Société au réseau Star Alliance^{MD} et la conclusion de nombreux accords commerciaux;
- une marque dynamique de vaste notoriété;
- une expérience client rehaussée par des produits et services concurrentiels, notamment le programme Aéroplan complètement transformé;
- Air Canada Rouge, transporteur loisirs à faibles coûts et Vacances Air Canada, l'un des principaux voyagistes au Canada;
- une offre de transport de fret élargie;
- de nouvelles technologies d'avant-garde et d'autres améliorations technologiques;
- son engagement à l'égard de la durabilité.

Faits saillants de 2022

Financer l'avenir

Malgré les répercussions de la pandémie de COVID-19, Air Canada a continué de faire des investissements stratégiques et novateurs en technologies et autres actifs pour financer son avenir.

En 2022, Air Canada a annoncé l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou « XLR », pour extra-long range) de la gamme A321neo d'Airbus et a converti en commandes fermes des options visant 15 appareils A220-300 d'Airbus. Air Canada a également convenu d'acheter 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société suédoise Heart Aerospace (qui devraient entrer en service en 2028) et d'investir 7 M\$ dans Heart Aerospace.

Par ailleurs, Air Canada a annoncé un placement en instruments de capitaux propres (prêt) de 6,75 M\$ dans Carbon Engineering (« CE »), entreprise canadienne de solutions climatiques, pour appuyer l'avancement de la technologie de captage direct dans l'air (« CDA ») de CE qui vise à extraire le dioxyde de carbone directement de l'air à grande échelle industrielle.

Atteindre de nouvelles frontières

En 2022, Air Canada a continué à rétablir son réseau en Amérique du Nord et à l'échelle internationale, de manière prudente et proportionnellement à la capacité que le réseau de transport aérien peut absorber. Cela comprend ce qui suit :

- expansion du réseau en Amérique du Nord pour l'été 2022 et inscription à l'horaire de quatre nouvelles liaisons transfrontalières et de trois nouvelles liaisons intra-Canada, ainsi que le rétablissement de 41 liaisons nord-américaines. Air Canada a desservi 51 aéroports au Canada et 46 aéroports aux États-Unis à l'été 2022 et a offert à ses clients le plus vaste réseau et le plus grand éventail d'options de voyages de tous les transporteurs canadiens;
- enrichissement de l'horaire d'été pour 2022 par le rétablissement de 34 liaisons internationales transatlantiques et transpacifiques;
- expansion stratégique de l'horaire pour le Pacifique Sud avec une liaison quotidienne avec Sydney et le rétablissement des liaisons avec Brisbane et Auckland;
- lancement d'une liaison avec Bangkok et reprise de la liaison avec Mumbai;
- nouveaux vols transfrontaliers entre Halifax et Newark et entre Vancouver et Houston.

En 2022, Air Canada a également annoncé des modifications à son réseau et à son horaire pour 2023 :

- nouveau service entre Montréal et Fort McMurray et accroissement des fréquences de certaines liaisons. Air Canada prévoit, pour l'été 2023, offrir plus de 600 vols quotidiens sur 97 liaisons intra-Canada pour 51 aéroports canadiens;

- nouvelles liaisons transfrontalières, dont le service entre l'aéroport JFK de New York et Toronto et Montréal ainsi qu'une liaison entre Toronto et Sacramento. Reprise de 13 liaisons avec les États-Unis à compter du 1^{er} mai et accroissement de la fréquence pour plus d'une douzaine de liaisons transfrontalières pour l'été 2023;
- expansion stratégique du réseau à l'échelle internationale pour l'été 2023, avec le lancement de nouveaux services pour l'Europe, à savoir Bruxelles, Toulouse et Copenhague, la reprise des liaisons clés avec l'Asie et le rétablissement du service sur les principales lignes transatlantiques, transpacifiques et sud-américaines.

Fret

En raison de l'augmentation marquée de la demande à l'égard de l'espace de chargement de fret, Air Canada a assuré des vols tout-cargo au moyen d'avions de passagers ainsi que d'appareils 777-300ER de Boeing et A330 d'Airbus convertis temporairement. Au 31 décembre 2022, les cabines de tous les appareils temporairement convertis ont été ramenées à leur configuration passagers. Au 31 décembre 2022, trois avions-cargos 767 de Boeing étaient en service et sept devaient entrer en service d'ici la fin de 2023. En 2022, Air Canada Cargo a assuré plus de 3 600 vols tout-cargo (y compris les vols exploités au moyen d'avions-cargos) pour plus d'une douzaine de destinations, telles que Toronto, Halifax, St. John's, Miami, Atlanta, Dallas, Quito, Lima, Bogotá, San Juan, Mexico, Guadalajara, Madrid et Francfort.

Rehausser l'expérience client

Air Canada a été nommée meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour la quatrième année de suite par les lecteurs de *Global Traveler*. La Société a aussi été nommée Meilleur transporteur aérien pour la propreté des cabines pour la troisième année d'affilée dans le cadre du 19^e sondage effectué auprès du lectorat de *Global Traveler*, composé de voyageurs d'affaires assidus et raffinés.

En cabine

En novembre 2022, Air Canada a lancé le service de télévision en direct à bord de certains appareils et sur certaines liaisons intérieures, devenant ainsi le seul transporteur canadien à proposer aux clients six chaînes canadiennes en français et en anglais dans le cadre du programme de divertissement à bord complet, offert gracieusement par la société aérienne. L'expérience de repas à bord a également été rehaussée grâce au retour de certains services dans les cabines de haut rapport, au menu du Bistro amélioré qui propose davantage de produits saisonniers, des options de plats chauds, de nouveaux articles sur les plateaux et un service distinct de dessert. Par ailleurs, les clients de la classe Signature sur les vols internationaux et les clients de la classe Économique Privilège internationale et de la classe Signature en Amérique du Nord se verront proposer de nouvelles troussees de voyage.

Au sol

Air Canada a également rehaussé les services proposés dans ses salons Feuille d'érable, notamment un service de buffet contemporain, de nouvelles sélections au Café et de nouvelles lignes d'accès prioritaire pour les clients de la classe Signature et de la Classe affaires ainsi que les membres Aéroplan Super Élite. Air Canada a de plus élargi son service de chauffeur électrifié par Porsche, désormais offert sur la piste aux aéroports de Toronto et de Vancouver.

Aéroplan

Le programme Aéroplan a lancé BonPlan, qui permet aux membres de réserver des séjours avec leurs points Aéroplan à un tarif préférentiel dans un large éventail d'hôtels réputés partout dans le monde et, depuis le 30 mai 2022, les membres peuvent accumuler des points pour certains achats à la LCBO. En 2022, le programme Aéroplan a été reconnu comme le Meilleur programme de fidélité de société aérienne assorti de primes de voyages par Canada's Choice et a remporté la palme dans la catégorie Meilleure capacité d'accumulation et d'échanges (Amérique) à la suite d'un sondage mené auprès de voyageurs assidus du monde entier par les Frequent Traveler (FT) People's Award. Les Freddie Awards, qui mettent à l'honneur les principaux programmes de fidélisation du monde, lui ont décerné le prix pour la meilleure capacité d'échange et l'ont reconnu, pour la troisième fois, comme le programme offrant la meilleure valeur à ses membres en Amérique dans le cadre d'un sondage auprès de voyageurs assidus à l'échelle du globe.

Milieu de travail inclusif et impact social

Pour la neuvième année consécutive, Air Canada figure au palmarès des Meilleurs employeurs de Montréal en 2022 selon un sondage annuel des employeurs de Mediacorp Canada. Air Canada a été sélectionnée pour ses programmes de reconnaissance des employés et de mieux-être, ainsi que pour son engagement à promouvoir les possibilités pour les femmes. Air Canada figure également sur la liste des meilleurs employeurs au Canada en 2023 selon Forbes et est reconnue en tant que l'un des meilleurs employeurs au Canada en matière de diversité.

En 2022, le taux des blessures ayant entraîné un arrêt de travail a diminué et Air Canada a lancé son sondage semestriel sur la culture de la sécurité. La Société a amélioré ses façons de faire en matière de diversité et d'inclusion, notamment par la création officielle de groupes de ressources pour les employés, qui assurent une représentativité et un moyen de rétroaction pour divers groupes d'identité. La société aérienne a fait la promotion du bilinguisme par l'intermédiaire de programmes et pratiques renforcés en matière de langues officielles. À l'automne 2022, Air Canada a été reconnue à la cérémonie annuelle des Canadian HR Awards en remportant le prix Payworks remis à l'entreprise ayant la meilleure stratégie de responsabilité sociale.

Le plan d'action climatique d'Air Canada est assorti d'ambitieux jalons pour atteindre la carboneutralité à long terme d'ici 2050. En définissant cette voie, Air Canada a établi des cibles absolues de réduction nette des gaz à effet de serre (« GES ») à moyen terme pour 2030, à savoir :

- réduction nette de 20 % des GES produits par ses opérations aériennes d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019;
- réduction nette de 30 % des GES produits par ses opérations au sol d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019;
- investissement de 50 M\$ dans les carburants d'aviation durables (« CAD ») ainsi que dans la réduction et l'élimination du carbone.

Afin d'atteindre cet objectif, en plus des annonces liées aux appareils A321XLR et A220 d'Airbus, du contrat d'achat et du placement en titres de capitaux propres conclus avec Heart Aerospace de Suède ainsi que de l'investissement auprès de Carbon Engineering (CE), en 2022, Air Canada :

- a présenté CHOOOSE, une société de technologie climatique mondiale, qui est le nouveau fournisseur du programme de compensation d'émissions de carbone de la Société. L'option permettant d'acheter des crédits compensatoires de carbone vérifiés est maintenant intégrée d'une manière transparente dans les sites Web de réservation canadiens et américains du transporteur;
- a continué à électrifier son parc de véhicules terrestres en achetant 50 véhicules électriques afin de soutenir les activités des services au sol;
- a annoncé qu'elle travaille avec Rheinmetall Canada à la mise à l'essai d'eMSU, la première unité de démarrage entièrement électrique sans émission au monde;
- a accueilli huit clients (entreprises clientes et clients des services de fret) dans le cadre de son programme de voyages *Laisser moins* qui offre aux entreprises clientes et clients des services de fret des options efficaces pour compenser ou réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (« GES ») liées aux voyages d'affaires et réduire ainsi leur empreinte carbone;
- a lancé un service de navette électrique pour ses employés à l'aéroport de Vancouver. Le service quotidien, qui comprend plus de 150 itinéraires, est désormais assuré par des véhicules entièrement électriques plutôt que des véhicules à essence conventionnels.

Air Canada est en outre devenue membre du Conseil canadien des carburants d'aviation durables (le « C-SAF »), un organisme sans but lucratif qui vise à faciliter la production et l'approvisionnement de carburants d'aviation durables (SAF) au Canada.

La gouvernance, la stratégie, les risques et la performance d'Air Canada en matière de changements climatiques sont également présentés dans son rapport aligné sur le cadre du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (« GIFFCC ») ainsi que par l'intermédiaire du CDP (auparavant connu sous le nom de projet sur la divulgation des émissions de carbone). Le CDP a harmonisé son approche avec le cadre du GIFFCC.

De plus amples renseignements sur l'impact social et les progrès d'Air Canada dans sa stratégie de durabilité seront communiqués dans le rapport annuel 2022 d'Air Canada qui paraîtra prochainement, le rapport d'impact 2022 de la Fondation Air Canada, le rapport du GIFFCC et le rapport 2022 sur le développement durable d'Air Canada.

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES EXERCICES 2022 ET 2021

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Exercices			
	2022	2021 ^{1), 2)}	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation				
Passages	14 238 \$	4 498 \$	9 740 \$	217
Fret	1 266	1 495	(229)	(15)
Autres	1 052	407	645	158
Total des produits d'exploitation	16 556	6 400	10 156	159
Charges d'exploitation				
Carburant d'aviation	5 276	1 576	3 700	235
Salaires et charges sociales	3 260	2 143	1 117	52
Dotation aux amortissements	1 640	1 616	24	1
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 213	723	490	68
Frais de vente et de distribution	797	286	511	179
Frais d'achat de capacité	763	558	205	37
Maintenance avions	706	711	(5)	(1)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	474	120	354	295
Communications et technologies de l'information	468	373	95	25
Restauration et services à bord	425	184	241	131
Dépréciation d'actifs	4	38	(34)	(89)
Coûts de restructuration et de transaction	-	175	(175)	(100)
Autres	1 717	946	771	82
Total des charges d'exploitation	16 743	9 449	7 294	77
Perte d'exploitation	(187)	(3 049)	2 862	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Perte de change	(732)	(52)	(680)	
Produits d'intérêts	168	72	96	
Charges d'intérêts	(909)	(749)	(160)	
Intérêts incorporés	13	17	(4)	
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	24	(8)	32	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	133	(55)	188	
Perte aux règlements et modifications de dette	(14)	(129)	115	
Autres	(20)	(28)	8	
Total des charges autres que d'exploitation	(1 337)	(932)	(405)	
Perte avant impôts sur le résultat	(1 524)	(3 981)	2 457	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(176)	379	(555)	
Perte nette	(1 700) \$	(3 602) \$	1 902 \$	
Perte par action – résultat dilué	(4,75) \$	(10,25) \$	5,50 \$	
BAIIDA ajusté³⁾	1 457 \$	(1 464) \$	2 921 \$	
Résultat avant impôts ajusté³⁾	(952) \$	(3 768) \$	2 816 \$	
Perte nette ajustée³⁾	(988) \$	(3 768) \$	2 780 \$	
Perte ajustée par action³⁾	(2,76) \$	(10,74) \$	7,98 \$	

1) Antérieurement, les charges d'exploitation liées aux contrats d'achat de capacité étaient regroupées dans un poste distinct du compte consolidé de résultat intitulé « Charges liées aux transporteurs régionaux » et comprenaient 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, à l'exclusion du carburant. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, ces coûts ne sont plus affectés au poste « Charges liées aux transporteurs régionaux » du compte consolidé de résultat. Les frais d'achat de capacité sont désormais présentés dans un poste distinct du compte consolidé de résultat et ne comprennent cependant toujours pas la composante des frais liés aux coûts des appareils qui sont comptabilisés comme obligations locatives conformément à IFRS 16. Ce reclassement permet une meilleure présentation du coût total en fonction de la nature de chacune des charges associées aux activités de la Société. Ce changement de présentation n'a pas eu d'incidence sur le total des charges d'exploitation. Les chiffres comparatifs de 2021 ont été reclassés pour être conformes avec la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré. Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les reclassements au compte consolidé de résultat.

- 2) Les chiffres classés précédemment comme éléments particuliers dans le compte consolidé de résultat ont été reclassés dans les postes « Salaires et charges sociales », « Coûts de restructuration et de transaction » et « Dépréciation d'actifs ». Une description plus détaillée de la nature des opérations englobées par ces postes est donnée aux notes 22 et 10, 4 et 6, respectivement, des états financiers consolidés annuels et notes complémentaires audités d'Air Canada pour 2022 datés du 17 février 2023. Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les reclassements au compte consolidé de résultat.
- 3) Le BAIIA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net (la perte nette) ajusté, et le bénéfice (la perte) ajusté par action sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios financiers hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

En 2022, les produits passages se sont chiffrés à 14 238 M\$, en hausse de 9 740 M\$ (ou plus du triple par rapport à 2021). Le trafic à l'échelle du réseau a plus que triplé, tandis que la capacité exploitée totale a plus que doublé depuis 2021, ce qui s'est traduit par une hausse de 18 points de pourcentage du coefficient d'occupation. En raison de l'incidence des restrictions de déplacements liées à la pandémie de COVID-19 alors en vigueur, la demande en voyages en 2021, principalement au premier semestre, visait principalement les déplacements essentiels, réservés peu avant la date du départ et pour des trajets et des durées plus courts qu'avant la pandémie. Ce contexte de la demande a favorisé les rendements unitaires élevés pour des coefficients d'occupation faibles et, de ce fait, la comparaison de certaines données par rapport à l'exercice 2021 pourrait ne pas être utile. Air Canada estime qu'une comparaison contre 2019 permet une meilleure compréhension des produits passages et de l'évolution de la reprise d'Air Canada.

En regard de 2019, les produits passages et la capacité exploitée se sont rétablis à respectivement 83 % et 73 %. La capacité exploitée de 2022 correspond aux prévisions indiquées dans le communiqué d'Air Canada daté du 28 octobre 2022. Le recul des produits passages par rapport à 2019 est attribuable à l'effet cumulé de la baisse de capacité et de la réduction du trafic, en particulier au cours du premier semestre de 2022, en partie contrebalancé par des rendements unitaires plus élevés sur tous les marchés. Pour l'ensemble du réseau, le coefficient d'occupation a diminué d'environ 3 % depuis 2019, principalement en raison de l'incidence des restrictions de déplacements liées à la COVID-19 en vigueur au premier semestre de 2022, plus particulièrement au premier trimestre de 2022. Les tarifs moyens en 2022 ont augmenté de 19 % par rapport à ceux de 2019.

Au niveau des cabines, en 2022, les produits passages tirés de la cabine Classe affaires ont augmenté de trois fois et demie, ceux tirés de la cabine Économique Privilège ont été de quatre fois plus élevés, et ceux tirés de la cabine économique ont été de trois fois plus élevés comparativement à 2021. En regard de 2019, les produits passages tirés des cabines de haut rapport et ceux tirés de la cabine économique se sont rétablis à environ 92 % et à 79 %, respectivement. La variation par rapport à 2019 est principalement attribuable à la baisse de la capacité et du trafic ainsi qu'aux rendements plus élevés dans toutes les classes de cabine sur la plupart des marchés, ce qui a partiellement compensé le recul.

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices						
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	4 424 \$	2 050 \$	2 374 \$	116	5 233 \$	(809) \$	(15)
Lignes transfrontalières	3 017	770	2 247	292	3 795	(778)	(21)
Lignes transatlantiques	4 381	1 100	3 281	298	4 468	(87)	(2)
Lignes transpacifiques	1 118	245	873	356	2 449	(1 331)	(54)
Autres	1 298	333	965	289	1 287	11	1
Réseau	14 238 \$	4 498 \$	9 740 \$	217	17 232 \$	(2 994) \$	(17)

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les périodes indiquées.

	2022 par rapport à 2021					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	116	69	104	14	6	28
Lignes transfrontalières	292	265	336	12	(10)	7
Lignes transatlantiques	298	165	252	21	13	50
Lignes transpacifiques	356	153	353	36	1	80
Autres	289	233	286	11	1	17
Réseau	217	147	216	18	-	28

	2022 par rapport à 2019					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	(15)	(17)	(20)	(2)	5	2
Lignes transfrontalières	(21)	(22)	(26)	(4)	7	1
Lignes transatlantiques	(2)	(13)	(14)	(1)	15	13
Lignes transpacifiques	(54)	(67)	(68)	(3)	45	40
Autres	1	(15)	(22)	(8)	30	18
Réseau	(17)	(27)	(29)	(3)	17	13

Produits passages tirés des lignes intérieures

En 2022, sur fond de relèvement de la capacité de 69 % d'un exercice à l'autre, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont établis à 4 424 M\$, en hausse de 2 374 M\$ ou plus du double par rapport à 2021. Cette augmentation est attribuable au fait que le trafic a doublé sur l'ensemble des principales lignes intérieures et a entraîné une progression de 14 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Ces résultats rendent compte essentiellement de la hausse de la demande en services de transport aérien et de la plus grande disponibilité des liaisons et des fréquences sur le réseau intérieur. En 2021, en raison de l'incidence des restrictions de déplacements liées à la pandémie de COVID-19 alors en vigueur, la demande en voyages notamment au premier semestre de 2021 visait principalement les déplacements essentiels, réservés peu avant la date du départ et pour des trajets et des durées plus courts qu'avant la pandémie. Ce contexte non comparable, en 2021, a donné lieu à des rendements unitaires statistiquement élevés.

En 2022, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont rétablis à 85 % par rapport à ceux de 2019 en regard d'une capacité exploitée représentant 83 % de celle enregistrée en 2019. Le trafic et le coefficient d'occupation ont accusé un recul de respectivement 20 % et 2 points de pourcentage. Les tarifs moyens sur le marché canadien ont augmenté d'environ 20 % par rapport à ceux de 2019 et le rendement unitaire s'est accru de 5 % sur pratiquement l'ensemble des principales lignes intérieures malgré l'incidence défavorable de l'accroissement de la longueur d'étape moyenne.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

En 2022, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont chiffrés à 3 017 M\$, soit une augmentation de 2 247 M\$ ou près de quatre fois par rapport à 2021, en regard d'une capacité exploitée qui a plus que triplé d'un exercice à l'autre. Ces résultats témoignent en grande partie de la demande accrue pour des services aériens et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble du réseau de lignes transfrontalières. En 2021, en raison de l'incidence des restrictions de déplacements liées à la pandémie de COVID-19 alors en vigueur, la demande en voyages, notamment au premier semestre de 2021, visait principalement les déplacements essentiels, réservés peu avant la date du départ et pour des trajets et des durées plus courts qu'avant la pandémie. Ce contexte non comparable, en 2021, a donné lieu à des rendements unitaires statistiquement élevés.

En 2022, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont rétablis à 79 % par rapport à ceux de 2019 en regard d'une capacité exploitée représentant 78 % de celle enregistrée en 2019. Le trafic s'est rétabli à 74 % alors que le coefficient d'occupation a diminué de quatre points de pourcentage. Le rendement unitaire a progressé de 7 % pour pratiquement l'ensemble des services transfrontaliers. Les tarifs moyens en 2022 ont augmenté de 15 % par rapport à ceux de 2019; l'accroissement des voyages d'agrément et les modifications de la longueur d'étape ont cependant influé défavorablement sur le rendement unitaire compte tenu de la composition du réseau.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

En 2022, sur fond de relèvement de la capacité de 2,6 fois celle de 2021, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont établis à 4 381 M\$, en hausse de 3 281 M\$ ou d'environ quatre fois par rapport à 2021. D'un exercice à l'autre, le trafic a été multiplié par 3,5 environ alors que le coefficient d'occupation a augmenté de 21 points de pourcentage. Ces résultats témoignent essentiellement de la demande accrue pour des services aériens, dans toutes les classes de cabine, et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble des marchés transatlantiques grâce à un réseau davantage normalisé et au retour à un contexte de demande plus stable à la suite de l'assouplissement des restrictions de déplacements, plus particulièrement au deuxième semestre de 2022.

En 2022, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont rétablis à 98 % par rapport à ceux de 2019 en regard d'une capacité exploitée représentant 87 % de celle enregistrée en 2019. Le trafic s'est rétabli à 86 % alors que le coefficient d'occupation a diminué d'un point de pourcentage comparativement aux niveaux de 2019. Le rendement unitaire s'est accru de 15 %, des hausses ayant été enregistrées sur pratiquement tous les principaux marchés transatlantiques desservis, en particulier l'Inde, les tarifs moyens étant d'environ 22 % supérieurs à ceux de 2019.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

En 2022, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont établis à 1 118 M\$, en hausse de 873 M\$ ou d'environ 4,5 fois par rapport à 2021, sur fond de relèvement de la capacité de 2,5 fois celle de 2021. Le trafic a augmenté de 4,5 fois en regard de 2021, ce qui s'est traduit par une augmentation de 36 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Ces résultats témoignent d'un contexte d'exploitation plus favorable à la suite de l'assouplissement de quelques restrictions de déplacements pour certaines destinations du marché transpacifique, notamment le Japon, la Corée et l'Australie.

Par comparaison à 2019, les produits passages tirés des lignes transpacifiques en 2022 ont représenté 46 % de ceux de 2019 en regard d'une capacité exploitée qui a représenté environ 33 % de celle de 2019 en raison de l'importante réduction de la capacité sur les marchés de la Chine et de Hong Kong. Le rendement unitaire et les tarifs moyens ont respectivement crû de 45 % et de 44 %, la hausse des rendements unitaires s'expliquant par les modifications de composition tarifaire en raison de l'incidence continue des restrictions de déplacements liées à la COVID-19 sur certains marchés.

Produits passages tirés des autres lignes

En 2022, les produits passages tirés des autres lignes se sont établis à 1 298 M\$, en hausse de 965 M\$ ou d'environ quatre fois par rapport à 2021, sur fond de relèvement de la capacité de plus de trois fois celle de 2021. D'un exercice à l'autre, le trafic a progressé d'environ quatre fois. Cela s'est traduit par une augmentation de 11 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Ces résultats témoignent essentiellement de la demande accrue pour des services aériens, dans toutes les classes de cabine, et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble des marchés des Antilles, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud grâce à un réseau davantage normalisé et au retour à un contexte de demande plus stable à la suite de l'assouplissement des restrictions de déplacements, plus particulièrement au deuxième semestre de 2022.

Par comparaison à 2019, les produits passages tirés des autres lignes en 2022 ont augmenté de 1 % en regard d'une capacité exploitée qui représentait environ 85 % de celle de 2019. Le rendement unitaire, les tarifs moyens et les PPSMO se sont accrus respectivement de 30 %, de 29 % et de 18 %, des hausses ayant été enregistrées sur tous les marchés desservis. Ces résultats témoignent de la forte demande, notamment dans les cabines de haut rapport, pour les destinations dans les Antilles, en Amérique centrale et en Amérique du Sud attribuable au redressement vigoureux de la demande à la suite de l'assouplissement des restrictions de voyages.

Produits fret

En 2022, les produits fret se sont chiffrés à 1 266 M\$, en baisse de 229 M\$ ou d'environ 15 % par rapport à 2021. Le repli d'un exercice à l'autre est surtout attribuable à la baisse du trafic en glissement annuel sur le marché transpacifique découlant de la réduction des vols tout-cargo, du fait que les appareils de transport de passagers convertis provisoirement ont été graduellement ramenés à leur configuration passagers. Dans une moindre mesure, la normalisation du rendement unitaire, principalement sur les marchés intérieur et transfrontalier ainsi que sur les lignes transatlantiques, a également contribué à ce recul. Cette baisse a été annulée en partie par une capacité accrue et par une hausse du trafic sur les marchés de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud et celui des lignes transatlantiques. En 2022, Air Canada a assuré au total 3 600 vols tout-cargo (y compris ceux exploités par des avions-cargos), comparativement à 10 200 vols tout-cargo en 2021.

La demande à l'égard de services de fret aérien est demeurée forte jusqu'à la fin de 2022, malgré une baisse par rapport aux niveaux élevés en 2020 et en 2021. En 2021, l'offre mondiale de fret aérien a ressenti les effets de la pandémie de COVID-19 étant donné la réduction de la capacité découlant de la diminution du nombre de vols exploités à l'échelle internationale, particulièrement par les sociétés aériennes commerciales. Cela a donné lieu à des rendements anormalement élevés. Comparativement à 2019, en 2022 les produits fret se sont accrus de 549 M\$ ou environ 77 % en raison de l'accroissement des vols tout-cargo. En 2019, Air Canada n'exploitait pas de vols tout-cargo et son parc aérien ne comptait aucun avion-cargo.

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices						
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	114 \$	124 \$	(10) \$	(8)	113 \$	1 \$	1
Lignes transfrontalières	51	62	(11)	(18)	48	3	6
Lignes transatlantiques	556	538	18	3	258	298	115
Lignes transpacifiques	409	667	(258)	(39)	241	168	70
Autres	136	104	32	31	57	79	136
Réseau	1 266 \$	1 495 \$	(229) \$	(15)	717 \$	549 \$	77

Autres produits

En 2022, les autres produits se sont chiffrés à 1 052 M\$, en hausse de 645 M\$ ou d'environ 2,5 fois, par rapport à 2021. Cette hausse s'explique essentiellement par les produits tirés d'un volume plus élevé de vente de forfaits terrestres par Vacances Air Canada comparativement à 2021, ce qui rend compte de la demande accrue de forfaits vacances et de l'incidence de l'interruption des vols pour le Mexique et les Antilles entre le 31 janvier 2021 et le 26 juin 2021. L'accroissement des produits tirés des services à bord et des salons Feuille d'érable résultant de la reprise du trafic, la hausse des produits tirés des services autres qu'aériens liés au programme Aéroplan et l'augmentation des frais liés aux passagers ont également contribué, mais dans une moindre mesure, à cette hausse.

Charges d'exploitation

En 2022, les charges d'exploitation ont totalisé 16 743 M\$, en hausse de 7 294 M\$ ou d'environ 77 % par rapport à 2021. Cette variation d'un exercice à l'autre est principalement attribuable à des augmentations dans pratiquement tous les postes, qui reflètent la progression du trafic et de la capacité exploitée d'environ 3,2 fois et d'environ 2,5 fois, respectivement, ainsi qu'à l'augmentation de 74 % des prix du carburant d'un exercice à l'autre. En regard de 2019, sur fond de capacité représentant 73 % de celle de 2019, les charges d'exploitation ont diminué de 738 M\$ ou d'environ 4 %, reflétant dans une large mesure la hausse des prix du carburant et des coûts des services passagers.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation d'un exercice à l'autre est résumée ci-après.

Carburant d'aviation

En 2022, la charge de carburant d'aviation s'est chiffrée à 5 276 M\$, en hausse de 3 700 M\$, soit plus du triple par rapport à 2021. Cette augmentation s'explique par le fait que le prix du carburant d'aviation a bondi de 74 % et que le volume de litres consommés a augmenté de 92 % en raison de l'accroissement des heures de vol par rapport à l'exercice précédent. Dans une moindre mesure, la baisse du dollar canadien a également contribué à cette augmentation.

Salaires et charges sociales

En 2022, les salaires et charges sociales se sont établis à 3 260 M\$, en hausse de 1 117 M\$ ou d'environ 52 % par rapport à 2021. Cet accroissement d'un exercice à l'autre découle avant tout d'une augmentation de 54 % de l'effectif moyen en équivalents temps plein, Air Canada ayant considérablement accru sa dotation en personnel depuis 2021 en raison du plus grand nombre de vols. En 2021 ont été comptabilisés une charge de 125 M\$ au titre d'un règlement lié à un régime d'avantages sociaux, une charge de 82 M\$ au titre de modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux et un crédit de 451 M\$ lié à la subvention salariale publique. Ces éléments ont donné lieu à un crédit net de 244 M\$ qui a également contribué, en 2022, à l'augmentation d'un exercice à l'autre. Pour un complément d'information sur les charges de 2021 liées au règlement lié à un régime d'avantages sociaux et aux modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, se reporter à la note 10, Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, des états financiers consolidés annuels et notes complémentaires audités d'Air Canada pour 2022, datés du 17 février 2023. Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur le classement antérieur de ces coûts.

Dotation aux amortissements

La dotation aux amortissements s'est chiffrée à 1 640 M\$ en 2022, en hausse de 24 M\$ ou d'environ 1 % par rapport à 2021. L'augmentation découle principalement de l'ajout, au cours de l'exercice, de plusieurs nouveaux avions au parc en exploitation et de la hausse de l'amortissement d'immobilisations incorporables. Cette hausse a été contrée en partie par les actifs pleinement amortis en 2022.

Redevances aéroportuaires et de navigation

En 2022, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont établies à 1 213 M\$, en hausse de 490 M\$ ou de 68 %. L'augmentation est attribuable au plus grand nombre de vols qu'en 2021.

Frais de vente et de distribution

En 2022, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 797 M\$, soit une hausse de 511 M\$ ou environ 2,8 fois par rapport à 2021. L'augmentation s'explique par l'accroissement des produits passages d'un exercice à l'autre.

Frais d'achat de capacité

En 2022, les frais d'achat de capacité se sont établis à 763 M\$, en hausse de 205 M\$ ou de 37 %. L'augmentation est principalement attribuable à l'accroissement des heures de vol par rapport à 2021 ainsi qu'à la hausse des taux prévus par les CAC d'un exercice à l'autre en raison des coûts plus élevés engagés par Jazz pour exploiter des vols pour le compte d'Air Canada.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions s'est chiffrée à 706 M\$ en 2022, soit 5 M\$ ou environ 1 % de moins qu'en 2021. Cette variation s'explique essentiellement par les économies découlant de la modification d'un accord conclu avec un fournisseur de services de maintenance tiers (dont il est plus amplement question ci-après) et a été en partie neutralisée par les activités de maintenance accrues en raison de l'accroissement des heures de vol par rapport à 2021. Dans une moindre mesure, une augmentation d'un exercice à l'autre des provisions pour maintenance pour tenir compte de la révision des estimations des coûts de fin de contrat de location, en prévision de la restitution d'appareils à leurs bailleurs à l'expiration des contrats de location au cours des 12 prochains mois, et l'incidence défavorable des devises ont en partie contrebalancé le recul.

Au premier trimestre de 2022, Air Canada et un fournisseur tiers de services de maintenance ont conclu un contrat modifié. Cette opération a donné lieu à un ajustement favorable de 159 M\$ de la charge de maintenance avions découlant de l'ajustement des charges à payer au titre de la maintenance et de la comptabilisation de crédits futurs, qui seront disponibles en vertu du contrat modifié. Compte tenu de la baisse considérable des activités aériennes et de la réduction du parc aérien durant la pandémie de COVID-19, les parties ont modifié ce contrat de façon à ce que les services qui étaient facturés à l'heure de vol le soient désormais en fonction du temps d'exécution et du matériel fourni et à réduire le nombre d'éléments couverts par le contrat.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

En 2022, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont établis à 474 M\$, une progression de 354 M\$ ou d'environ quatre fois par rapport à 2021. Cette hausse s'explique en grande partie par les produits tirés de la vente d'un volume plus élevé de forfaits terrestres par Vacances Air Canada en raison des volumes de passagers plus élevés en regard de l'exercice précédent. Air Canada avait suspendu ses vols à destination du Mexique et des Antilles entre le 31 janvier 2021 et le 26 juin 2021.

Coûts de restructuration et de transaction

En 2022, Air Canada n'a pas inscrit de coûts de restructuration et de transaction, contrairement à 2021, où des charges d'exploitation nettes de 175 M\$ avaient été comptabilisées.

Le tableau ci-après présente une ventilation des coûts de restructuration et de transaction comptabilisés pour les périodes considérées.

(en millions de dollars canadiens)	Exercices	
	2022	2021
Provisions pour réduction de l'effectif	-	161
Autres	-	14
Coûts de restructuration et de transaction¹⁾	- \$	175 \$

1) Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur le classement antérieur de ces coûts.

Provisions pour réduction de l'effectif

En raison de la pandémie de COVID-19 et dans le but de réduire le nombre d'employés en mise à pied technique, Air Canada a proposé des programmes d'incitation à la retraite anticipée à son personnel syndiqué. Ces programmes prévoient des bonifications des prestations reçues en vertu du régime de retraite à prestations déterminées pour les employés admissibles et n'ont donc pas d'incidence sur la situation de trésorerie de la Société. Des indemnités de cessation d'emploi et une perte au titre des mesures de réduction de l'effectif de 161 M\$ ont été comptabilisées pour l'exercice clos le 31 décembre 2021.

Autres

Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat

En avril 2021, Air Canada a annoncé que la convention d'arrangement prévoyant l'acquisition par Air Canada de Transat A.T. Inc. (« Transat ») a été résiliée, contre l'acquittement par Air Canada à Transat de frais de résiliation de 12,5 M\$.

Modifications des contrats d'achat de capacité

En mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier le contrat d'achat de capacité (« le CAC de Jazz ») conclu avec Jazz, aux termes duquel Jazz exploite actuellement des vols régionaux sous la marque Air Canada Express. Dans le cadre du contrat modifié, Air Canada a transféré à Jazz l'exploitation de sa flotte d'appareils E175 d'Embraer, jusque-là assurée par Sky Regional, et Jazz est devenue l'unique exploitant des vols sous la marque Air Canada Express. Le contrat d'achat de capacité conclu avec Sky Regional a été résilié. Air Canada a comptabilisé une charge nette de 2 M\$ pour refléter les modifications apportées au CAC et le regroupement des vols régionaux.

Autres charges d'exploitation

En 2022, les autres charges d'exploitation se sont chiffrées à 1 717 M\$, en hausse de 771 M\$ ou de 82 % par rapport à 2021. L'augmentation d'un exercice à l'autre est principalement attribuable à l'accroissement des heures de vol par rapport à 2021 et, dans une moindre mesure, à l'incidence de l'inflation des coûts.

Le tableau ci-après présente une ventilation des autres charges pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Services d'escalé	367 \$	192 \$	175 \$	91
Frais d'équipages	207	92	115	125
Location et entretien d'immeubles	229	164	65	40
Frais et services divers	213	137	76	55
Autres frais résiduels	701	361	340	94
Total des autres charges	1 717 \$	946 \$	771 \$	82

CESMO et CESMO ajustées

En 2022, les CESMO ont diminué de 28 % et les CESMO ajustées ont accusé un recul de 43 % en regard de 2021. Comparativement à 2019, les CESMO et les CESMO ajustées ont augmenté de respectivement 31 % et 19 %. Les baisses en regard de 2021 s'expliquent avant tout par la hausse des SMO d'un exercice à l'autre, ce qui a donné lieu à une utilisation plus efficace des actifs. La charge de carburant d'aviation a considérablement augmenté par rapport à 2021 et 2019 et les coûts liés à la portion terrestre des forfaits ont crû, ce qui a influé défavorablement sur les CESMO. L'accroissement du trafic et des rendements unitaires a entraîné une augmentation des coûts des services passagers et des ventes, ce qui a également eu une incidence négative sur les CESMO et les CESMO ajustées. Qui plus est, les pressions inflationnistes et le coût de rétablissement des niveaux de services passagers au salon Feuille d'érable et à bord ont eu une incidence défavorable sur les CESMO et les CESMO ajustées.

Le tableau ci-après présente un rapprochement des CESMO et des CESMO ajustées pour les périodes indiquées.

(en cents par SMO)	Exercices						
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)	Variation (%)
CESMO	20,28 ¢	28,30 ¢	(8,02) ¢	(28,3)	15,50 ¢	4,78 ¢	30,9
Retrancher :							
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, subvention salariale publique, montant net, modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, règlement lié à un régime d'avantages sociaux, dépréciation d'actifs, coûts de restructuration et de transaction, coûts liés aux avions-cargos	(7,07)	(4,98)	(2,09)	41,7	(4,41)	(2,66)	60,3
CESMO ajustées	13,21 ¢	23,32 ¢	(10,11) ¢	(43,4)	11,09 ¢	2,12 ¢	19,1

Charges autres que d'exploitation

En 2022, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 1 337 M\$, alors qu'elles s'étaient chiffrées à 932 M\$ en 2021.

La perte de change s'est chiffrée à 732 M\$ en 2022, comparativement à une perte de 52 M\$ en 2021. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2022 était de 1,3554 \$ alors qu'il était de 1,2637 \$ le 31 décembre 2021. L'accroissement de la perte d'un exercice à l'autre est principalement attribuable à la réévaluation du change sur la dette à long terme et aux obligations locatives.

Les charges d'intérêts se sont établies à 909 M\$ en 2022 alors qu'elles avaient totalisé 749 M\$ en 2021. L'augmentation principalement attribuable à la hausse de la dette du fait des opérations de financement réalisées en 2021 et, dans une moindre mesure, aux changements défavorables des taux d'intérêt et de change. L'augmentation d'un exercice à l'autre a été neutralisée en partie par les remboursements de la dette au cours de 2022, y compris le rachat partiel des billets convertibles d'Air Canada, comme il est décrit à la rubrique 4, *Aperçu*, du présent rapport de gestion.

Air Canada a comptabilisé un profit de 133 M\$ sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur en 2022, contre une perte de 55 M\$ en 2021. Les variations de la juste valeur des billets convertibles d'Air Canada ont donné lieu à un profit de 219 M\$, annulé en partie par une perte de 86 M\$ attribuable à une variation de la juste valeur des placements à court terme d'Air Canada due à la hausse des taux d'intérêt.

En 2022, Air Canada a comptabilisé une perte de 14 M\$ aux règlements et modifications de dette relativement au rachat d'un montant total en capital de 635 M\$ (473 M\$ US) de ses billets convertibles en circulation pour un prix de rachat en espèces total d'environ 778 M\$ (579 M\$ US), incluant les intérêts courus. À comparer à une perte aux règlements et modifications de dette de 129 M\$ comptabilisée en 2021, qui tenait compte de la radiation des coûts amortis et des primes de remboursement anticipé dans le cadre d'une série d'opérations de refinancement réalisées au cours de cet exercice.

Impôts sur le résultat

En 2022, Air Canada a comptabilisé une charge d'impôts sur le résultat de 176 M\$, alors qu'un recouvrement d'impôts sur le résultat de 379 M\$ avait été comptabilisé en 2021, comme il est présenté ci-après. La charge d'impôts sur le résultat différés présentée au compte de résultat a annulé partiellement le recouvrement d'impôts sur le résultat différés inscrit dans les autres éléments du résultat global lié aux réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel.

(en millions de dollars canadiens)	Exercices	
	2022	2021
(Charge) d'impôts sur le résultat exigibles	(47) \$	(16) \$
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat différés	(129)	395
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(176) \$	379 \$

6. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2022 ET DE 2021

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Quatrièmes trimestres			
	2022	2021 ^{1),2)}	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation				
Passages	4 062 \$	2 041 \$	2 021 \$	99
Fret	288	490	(202)	(41)
Autres	330	200	130	65
Total des produits d'exploitation	4 680	2 731	1 949	71
Charges d'exploitation				
Carburant d'aviation	1 459	665	794	119
Salaires et charges sociales	892	804	88	11
Dotation aux amortissements	417	399	18	5
Redevances aéroportuaires et de navigation	320	255	65	25
Frais de vente et de distribution	228	120	108	90
Frais d'achat de capacité	214	164	50	30
Maintenance avions	248	242	6	2
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	163	91	72	79
Communications et technologies de l'information	127	96	31	32
Restauration et services à bord	127	79	48	61
Dépréciation d'actifs	-	24	(24)	(100)
Coûts de restructuration et de transaction	-	(2)	2	(100)
Autres	513	297	216	73
Total des charges d'exploitation	4 708	3 234	1 474	46
Perte d'exploitation	(28)	(503)	475	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit de change	316	22	294	
Produits d'intérêts	71	18	53	
Charges d'intérêts	(245)	(211)	(34)	
Intérêts incorporés	5	4	1	
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	7	2	5	
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	44	59	(15)	
Perte aux règlements et modifications de dette	(31)	-	(31)	
Autres	7	(8)	15	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	174	(114)	288	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	146	(617)	763	
Recouvrement d'impôts sur le résultat	22	124	(102)	
Bénéfice net (perte nette)	168 \$	(493) \$	661 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,41 \$	(1,38) \$	1,79 \$	
BAIIDA ajusté²⁾	389 \$	22 \$	367 \$	
Résultat avant impôts ajusté²⁾	(211) \$	(574) \$	363 \$	
Perte nette ajustée²⁾	(217) \$	(577) \$	360 \$	
Perte ajustée par action²⁾	(0,61) \$	(1,61) \$	1,00 \$	

1) Antérieurement, les charges d'exploitation liées aux contrats d'achat de capacité étaient regroupées dans un poste distinct du compte consolidé de résultat intitulé « Charges liées aux transporteurs régionaux » et comprenaient 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, à l'exclusion du carburant. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, ces coûts ne sont plus affectés au poste « Charges liées aux transporteurs régionaux » du compte consolidé de résultat. Les frais d'achat de capacité sont désormais présentés dans un poste distinct du compte consolidé de résultat et ne comprennent cependant toujours pas la composante des frais liés aux coûts des appareils qui sont comptabilisés comme obligations locatives conformément à IFRS 16. Ce reclassement permet une meilleure présentation du coût total en fonction de la nature de chacune des charges associées aux activités de la Société. Ce changement de présentation n'a pas eu d'incidence sur le total des charges d'exploitation. Les chiffres comparatifs de 2021 ont été reclassés pour être conformes avec la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

- 2) Les chiffres classés précédemment comme éléments particuliers dans le compte consolidé de résultat ont été reclassés dans les postes « Salaires et charges sociales », « Coûts de restructuration et de transaction » et « Dépréciation d'actifs ». Une description plus détaillée de la nature des opérations englobées par ces postes est donnée aux notes 22 et 10, 4 et 6, respectivement, des états financiers consolidés annuels et notes complémentaires audités d'Air Canada pour 2022 datés du 17 février 2023.
- 3) Le BAIIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net (la perte nette) ajusté, et le bénéfice (la perte) ajusté par action sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios financiers hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Les produits passages au quatrième trimestre de 2022 ont atteint le chiffre record de 4 062 M\$, en hausse de 2 021 M\$, ou près du double, par rapport au quatrième trimestre de 2021. D'un exercice à l'autre, le trafic et la capacité ont respectivement progressé de 93 % et de 59 %, ce qui s'est traduit par une augmentation de 14 points de pourcentage du coefficient d'occupation.

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages ont progressé d'environ 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2019 en regard d'une capacité exploitée représentant 85 % de celle de la même période en 2019. Le trafic s'est rétabli à 87 % des niveaux du quatrième trimestre de 2019, ce qui s'est traduit par une hausse de deux points de pourcentage du coefficient d'occupation. L'augmentation est principalement attribuable à un accroissement de 18 % à l'échelle du réseau. Les hausses du rendement unitaire sur tous les marchés sont attribuables à la reprise soutenue de la demande en voyages aériens à la suite des nouveaux assouplissements des restrictions de déplacements au Canada et dans de nombreux pays desservis par Air Canada, malgré des restrictions toujours en place pour certaines destinations transpacifiques.

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages tirés des cabines de haut rapport ont augmenté de 13 % tandis que ceux tirés de la cabine économique ont atteint 98 % des niveaux du quatrième trimestre de 2019. Ces résultats sont attribuables aux gains en matière de rendement unitaire dans toutes les classes de cabine, ce qui rend compte de la forte demande de services passagers et des tarifs supérieurs au cours du trimestre. Une meilleure composition tarifaire dans les cabines de haut rapport et la cabine économique et les tarifs moyens plus élevés ont contribué à l'excellente tenue du rendement unitaire comparativement au quatrième trimestre de 2019, malgré l'incidence défavorable de la longueur d'étape sur le rendement unitaire.

Les produits records enregistrés au quatrième trimestre sont attribuables à la reprise soutenue de la demande en voyages aériens, s'appuyant sur les solides résultats du troisième trimestre de 2022, à la suite des nouveaux assouplissements des restrictions de déplacements au Canada et dans de nombreux pays desservis par Air Canada, malgré certaines restrictions encore en vigueur pour des destinations transpacifiques particulières.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres						
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	1 195 \$	774 \$	421 \$	54	1 258 \$	(63) \$	(5)
Lignes transfrontalières	916	418	498	119	903	13	1
Lignes transatlantiques	1 096	554	542	98	942	154	16
Lignes transpacifiques	412	82	330	401	555	(143)	(26)
Autres	443	213	230	108	317	126	40
Réseau	4 062 \$	2 041 \$	2 021 \$	99	3 975 \$	87 \$	2

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les périodes indiquées.

Quatrième trimestre de 2022 par rapport au quatrième trimestre de 2021						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	54	27	43	9	8	22
Lignes transfrontalières	119	84	127	15	(3)	19
Lignes transatlantiques	98	49	82	16	8	33
Lignes transpacifiques	401	178	334	31	15	80
Autres	108	61	90	12	10	29
Réseau	99	59	93	14	3	25

Quatrième trimestre de 2022 par rapport au quatrième trimestre de 2019						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	(5)	(12)	(10)	2	5	7
Lignes transfrontalières	1	(7)	(5)	2	7	9
Lignes transatlantiques	16	(6)	(2)	3	19	24
Lignes transpacifiques	(26)	(49)	(48)	3	42	47
Autres	40	5	3	(2)	36	33
Réseau	2	(15)	(13)	2	18	21

Produits passages tirés des lignes intérieures

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont établis à 1 195 M\$, en hausse de 421 M\$ ou de 54 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. Le trafic et la capacité ont progressé de 43 % et de 27 % d'un exercice à l'autre. Cela s'est traduit par une augmentation de neuf points de pourcentage du coefficient d'occupation sur les lignes intérieures. Le rendement unitaire s'est accru de 8 % en regard de la période correspondante de 2021. Ces résultats rendent compte essentiellement de la hausse de la demande en services de transport aérien et de la plus grande disponibilité des liaisons et des fréquences sur notre réseau intérieur.

En comparaison du quatrième trimestre de 2019, les produits passages tirés des lignes intérieures, le trafic et la capacité se sont rétablis à respectivement 95 %, 90 % et 88 %. Le rendement unitaire et le coefficient d'occupation se sont accrus de 5 % et de deux points de pourcentage, respectivement. Les hausses du rendement unitaire sur l'ensemble des principales lignes intérieures ont donné lieu à un gain de 7 % des PPSMO. Les tarifs moyens sur le marché canadien ont augmenté d'environ 21 % depuis 2019 en raison de la composition tarifaire dans les cabines de haut rapport et la cabine économique. La longueur d'étape moyenne a aussi augmenté en raison de la hausse de la demande pour nos services long-courrier. Ces résultats s'expliquent en grande partie par la vigueur soutenue de la demande et de la tarification des services de transport de passagers sur les lignes intérieures et témoignent de changements dans la composition du trafic, les cabines de haut rapport représentant une plus grande proportion des produits passages tirés des lignes intérieures qu'au quatrième trimestre de 2019.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont chiffrés à 916 M\$, en hausse de 498 M\$, ou plus du double, par rapport au quatrième trimestre de 2021. Le trafic a plus que doublé tandis que la capacité s'est accrue de 84 % d'un exercice à l'autre. Cela s'est traduit par une hausse de 15 points de pourcentage du coefficient d'occupation et une augmentation de 19 % du PPSMO. Ces résultats témoignent de la demande accrue pour des services aériens et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble du réseau de lignes transfrontalières.

Comparativement au quatrième trimestre de 2019, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont accrus de 1 %, le trafic et la capacité s'étant rétablis à respectivement 95 % et 93 %, ce qui a donné lieu à une augmentation de deux points de pourcentage du coefficient d'occupation. Les PPSMO et le rendement unitaire ont augmenté de respectivement 9 % et 7 %, des hausses ayant été enregistrées sur tous les grands marchés américains. Ces résultats rendent compte de la forte demande et de la tarification pour nos services transfrontaliers, y compris une variation favorable du taux de change, ainsi que des changements dans la composition du trafic, les cabines de haut rapport représentant une plus grande proportion des produits passages tirés des lignes transfrontalières qu'au quatrième trimestre de 2019. Les tarifs moyens sur le marché transfrontalier ont augmenté d'environ 15 % depuis 2019.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont atteint 1 096 M\$, en hausse de 542 M\$, ou près du double, par rapport à l'exercice précédent. Le trafic et la capacité ont augmenté de 82 % et de 49 % depuis le quatrième trimestre de 2021, ce qui a donné lieu à une hausse de 16 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Les PPSMO et le rendement unitaire ont augmenté de respectivement 33 % et 8 % par rapport au quatrième trimestre de 2021, des hausses de rendement unitaire ayant été enregistrées sur tous les grands marchés transatlantiques. Ces résultats témoignent de la demande accrue pour des services aériens, dans toutes les classes de cabine, et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble des marchés transatlantiques grâce à un réseau davantage normalisé et au retour à un contexte de demande plus stable à la suite de l'assouplissement des restrictions de déplacements, plus particulièrement au deuxième semestre de 2022.

Comparativement au quatrième trimestre de 2019, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont accrus de 16 %, le trafic et la capacité s'étant rétablis à respectivement 98 % et 94 %, ce qui a donné lieu à une augmentation de trois points de pourcentage du coefficient d'occupation. Les PPSMO et le rendement unitaire ont augmenté respectivement de 24 % et 19 %, des hausses de rendement unitaire ayant été enregistrées sur tous les grands marchés transatlantiques. Ces résultats rendent compte de la forte demande et de la tarification pour nos services transatlantiques ainsi que des changements dans la composition du trafic, les cabines de haut rapport représentant une plus grande proportion des produits passages tirés des lignes transatlantiques qu'au quatrième trimestre de 2019. Les tarifs moyens sur le marché transatlantique ont augmenté d'environ 24 % depuis 2019.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont établis à 412 M\$, en hausse de 330 M\$ ou d'environ cinq fois par rapport au quatrième trimestre de 2021. D'un exercice à l'autre, le trafic et la capacité ont progressé de 4,3 fois et 2,8 fois, ce qui s'est traduit par une augmentation de 31 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Ces résultats témoignent d'un contexte d'exploitation plus favorable à la suite de l'assouplissement de restrictions de déplacements pour certaines destinations du marché transpacifique, notamment l'Australie, le Japon et la Corée.

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transpacifiques, le trafic et la capacité se sont rétablis à 74 %, 52 % et 51 % des niveaux du quatrième trimestre de 2019. Ces résultats rendent compte de l'importante réduction de la capacité sur tous les grands marchés des lignes transpacifiques, en particulier la Chine et Hong Kong, du fait du maintien des restrictions de déplacements liées à la COVID-19. Ce contexte de capacité restreinte, cumulé à l'accroissement des tarifs moyens, a fait augmenter les PPSMO, les tarifs moyens et le rendement unitaire de respectivement 47 %, 45 % et 42 % par rapport au quatrième trimestre de 2019.

Produits passages tirés des autres lignes

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages tirés des autres lignes se sont chiffrés à 443 M\$, en hausse de 230 M\$, ou près du double, par rapport au quatrième trimestre de 2021. Le trafic et la capacité ont progressé de 90 % et de 61 % d'un exercice à l'autre. Cela a fait augmenter de 12 points de pourcentage le coefficient d'occupation. Les PPSMO et le rendement unitaire se sont accrus de respectivement 29 % et 10 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. Ces résultats témoignent essentiellement de la hausse de la demande pour des services aériens sur tous les grands marchés, dans toutes les classes de cabine, et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble des marchés des Antilles, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud grâce à un réseau davantage normalisé et au retour à un contexte de demande plus stable à la suite de l'assouplissement des restrictions de déplacements, plus particulièrement au deuxième semestre de 2022.

En comparaison du quatrième trimestre de 2019, les produits passages tirés des autres lignes, la capacité exploitée et le trafic ont augmenté de respectivement 40 %, 5 % et 3 %. En dépit d'une baisse de deux points de pourcentage du coefficient d'occupation, le rendement unitaire, les tarifs moyens et les PPSMO ont augmenté de respectivement 36 %, 33 % et 33 %. Ces résultats rendent compte de la forte demande et de la tarification pour nos services à destination des Antilles, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud, ainsi que des changements dans la composition du trafic, les cabines de haut rapport représentant une plus grande proportion des produits passages tirés des autres lignes qu'au quatrième trimestre de 2019.

Le tableau ci-après présente, pour chaque marché, les passagers-milles payants (« PMP ») et les sièges-milles offerts (SMO) d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions)	Quatrièmes trimestres				Exercices			
	2022		2021		2022		2021	
	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO
Lignes intérieures	4 233	5 184	2 952	4 081	16 336	20 373	8 002	12 072
Lignes transfrontalières	3 495	4 356	1 542	2 366	11 781	15 290	2 705	4 190
Lignes transatlantiques	6 111	7 226	3 350	4 855	25 072	30 188	7 126	11 396
Lignes transpacifiques	2 364	2 765	545	995	6 128	7 484	1 353	2 956
Autres	2 322	2 837	1 223	1 760	7 178	9 223	1 859	2 770
Réseau	18 525	22 368	9 612	14 057	66 495	82 558	21 045	33 384

Produits fret

Au quatrième trimestre de 2022, les produits fret se sont chiffrés à 288 M\$, en baisse de 202 M\$ ou de 41 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. Comparativement à la même période de 2019, les produits fret se sont accrus de 102 M\$ ou de 55 %. Le repli par rapport à 2021 est surtout attribuable à la baisse du trafic sur le marché transpacifique découlant de la diminution du nombre de vols tout-cargo du fait que les appareils de transport de passagers convertis provisoirement n'étaient plus affectés à ce type de vols et, dans une moindre mesure, à la normalisation du rendement unitaire sur tous les marchés. Il a été partiellement contrebalancé par une hausse du trafic sur les marchés des lignes transfrontalières et des lignes transatlantiques.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres						
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	30 \$	45 \$	(15) \$	(33)	27 \$	3 \$	9
Lignes transfrontalières	13	18	(5)	(24)	11	2	26
Lignes transatlantiques	145	151	(6)	(4)	69	76	109
Lignes transpacifiques	66	241	(175)	(72)	64	2	4
Autres	34	35	(1)	(4)	15	19	122
Réseau	288 \$	490 \$	(202) \$	(41)	186 \$	102 \$	55

Autres produits

Au quatrième trimestre de 2022, les autres produits se sont chiffrés à 330 M\$, en hausse de 130 M\$ ou de 65 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. Cette hausse s'explique essentiellement par les produits tirés de la vente d'un volume plus élevé de forfaits terrestres par Vacances Air Canada. La hausse des produits tirés des services autres qu'aériens liés au programme Aéroplan, des achats à bord et des frais divers liés aux passagers ont également contribué, mais dans une moindre mesure, à cette augmentation.

Charges d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2022, les charges d'exploitation ont totalisé 4 708 M\$, en hausse de 1 474 M\$ ou de 46 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. Cette variation d'un exercice à l'autre est principalement attribuable à des hausses dans pratiquement tous les postes, qui rendent compte de la progression du trafic et de la capacité exploitée d'environ 93 % et d'environ 59 %, respectivement ainsi que par l'augmentation de 60 % des prix du carburant. Comparativement au quatrième trimestre de 2019, les charges d'exploitation ont augmenté de 424 M\$ ou de 10 % du fait principalement de la hausse de la charge de carburant d'aviation et des coûts des services passagers.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation d'un exercice à l'autre est résumée ci-après.

Carburant d'aviation

Au quatrième trimestre de 2022, la charge de carburant d'aviation s'est chiffrée à 1 459 M\$, en hausse de 794 M\$, ou près du double, par rapport au quatrième trimestre de 2021. Cet accroissement d'un exercice à l'autre découle avant tout d'une augmentation de 60 % des prix du carburant d'aviation. Dans une moindre mesure, la hausse de 37 % de la consommation de carburant découlant du plus grand nombre de vols par rapport à l'exercice précédent ainsi qu'une variation défavorable du change ont également contribué à l'augmentation d'un exercice à l'autre.

Salaires et charges sociales

Au quatrième trimestre de 2022, les salaires et charges sociales se sont établis à 892 M\$, en hausse de 88 M\$ ou d'environ 11 %. Cet accroissement d'un exercice à l'autre découle avant tout d'une augmentation de 32 % de l'effectif moyen en équivalents temps plein, Air Canada ayant considérablement accru sa dotation en personnel depuis le quatrième trimestre de 2021 en raison du plus grand nombre de vols. Au quatrième trimestre de 2021 ont été comptabilisés une charge de 125 M\$ au titre d'une modification apportée aux régimes d'avantages sociaux, une charge de 6 M\$ au titre d'un règlement lié à un régime d'avantages sociaux et un crédit de 27 M\$ lié à la subvention salariale publique. Ensemble, ces éléments ont totalisé 104 M\$, montant qui a contrebalancé en partie l'augmentation d'un exercice à l'autre. Un complément d'information sur les charges inscrites en 2021 relativement au règlement lié à un régime d'avantages sociaux et aux modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux est fourni à la note 10, *Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel*, complémentaire aux états financiers consolidés annuels d'Air Canada pour 2022 datés du 17 février 2023. Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur le classement antérieur de ces coûts.

Dotation aux amortissements

Au quatrième trimestre de 2022, la dotation aux amortissements s'est chiffrée à 417 M\$, en hausse de 18 M\$, ou de 5 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. L'augmentation découle principalement de l'ajout de plusieurs nouveaux avions au parc en exploitation en 2022 et de l'accroissement de l'amortissement d'immobilisations incorporelles. Cette hausse a été contrée en partie par les actifs pleinement amortis en 2022.

Frais de vente et de distribution

Au quatrième trimestre de 2022, les frais de vente et de distribution se sont élevés à 228 M\$, en hausse de 108 M\$, ou de 90 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. L'augmentation s'explique par l'accroissement des produits passages d'un exercice à l'autre.

Frais d'achat de capacité

Au quatrième trimestre de 2022, les frais d'achat de capacité se sont établis à 214 M\$, en hausse de 50 M\$ ou de 30 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. L'augmentation est principalement attribuable à la majoration des taux prévus par les CAC d'un exercice à l'autre, en raison des coûts plus élevés engagés par Jazz pour exploiter des vols pour le compte d'Air Canada.

Maintenance avions

Au quatrième trimestre de 2022, la charge de maintenance avions s'est chiffrée à 248 M\$, soit 6 M\$ ou 2 % de plus qu'au quatrième trimestre de 2021. L'augmentation est en grande partie attribuable à l'intensification des activités de maintenance compte tenu de l'accroissement des heures de vol par rapport au quatrième trimestre de 2021. Elle a été contrebalancée en partie par les économies découlant de la modification d'un accord conclu avec un fournisseur de services de maintenance, ainsi qu'il est décrit à la rubrique 5, *Résultats des activités – Comparaison des exercices 2022 et 2021*, et par une diminution des provisions pour maintenance pour rendre compte de la révision des estimations des coûts de fin de contrat de location en prévision de la restitution d'appareils à leurs bailleurs à l'expiration des contrats de location au cours des 12 prochains mois.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Au quatrième trimestre de 2022, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont élevés à 163 M\$, en hausse de 72 M\$ ou de 79 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. Cette augmentation s'explique en grande partie par les produits tirés de la vente d'un volume plus élevé de forfaits terrestres par Vacances Air Canada, ce qui rend compte de l'accroissement des volumes de passagers en regard de l'exercice précédent.

Coûts de restructuration et de transaction

Au quatrième trimestre de 2022, Air Canada n'a pas inscrit de coûts de restructuration et de transaction, contrairement au quatrième trimestre de 2021 où une réduction des charges d'exploitation nettes de 2 M\$ avait été comptabilisée.

Le tableau ci-après présente la ventilation des coûts de restructuration et de transaction comptabilisés pour les périodes considérées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres	
	2022	2021
Provisions pour réduction de l'effectif	-	(2)
Coûts de restructuration et de transaction¹⁾	- \$	(2) \$

1) Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur le classement antérieur de ces coûts.

Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation ont totalisé 513 M\$ au quatrième trimestre de 2022, soit 216 M\$ ou 73 % de plus qu'au quatrième trimestre de 2021. L'augmentation d'un exercice à l'autre est en grande partie attribuable à l'accroissement des heures de vol par rapport au quatrième trimestre de 2021.

Le tableau ci-après présente une ventilation des autres charges pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Services d'escalade	106 \$	72 \$	34 \$	47
Frais d'équipages	59	35	24	69
Location et entretien d'immeubles	67	46	21	46
Frais et services divers	67	30	37	123
Autres frais résiduels	214	114	100	88
Total des autres charges	513 \$	297 \$	216 \$	73

CESMO et CESMO ajustées

Au quatrième trimestre de 2022, les CESMO ont diminué d'environ 8 % alors que les CESMO ajustées ont baissé de 18 % en regard de la même période en 2021. En comparaison du quatrième trimestre de 2019, les CESMO et les CESMO ajustées ont augmenté de respectivement 30 % et 15 %. Les baisses en regard de 2021 s'expliquent avant tout par la hausse des SMO d'un exercice à l'autre, ce qui a donné lieu à une utilisation plus efficace des actifs. La charge de carburant d'aviation a augmenté depuis le quatrième trimestre de 2021 et de 2019, ce qui a influé défavorablement sur les CESMO. L'accroissement du trafic et des rendements unitaires a entraîné une augmentation des coûts des services passagers et des ventes, ce qui a également eu une incidence négative sur les CESMO et les CESMO ajustées. Qui plus est, les pressions inflationnistes et le coût de rétablissement des niveaux de services passagers au salon Feuille d'érable et à bord ont eu une incidence défavorable sur les CESMO et les CESMO ajustées.

Le tableau ci-après présente un rapprochement des CESMO et des CESMO ajustées pour les périodes indiquées.

(en cents par SMO)	Quatrièmes trimestres						
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)	Variation (%)
CESMO	21,05 ¢	23,01 ¢	(1,96) ¢	(8,5)	16,21 ¢	4,84 ¢	29,8
Retrancher :							
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, subvention salariale publique, montant net, modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, règlement lié à un régime d'avantages sociaux, dépréciation d'actifs, coûts de restructuration et de transaction, coûts liés aux avions-cargos	(7,37)	(6,27)	(1,10)	17,5	(4,33)	(3,04)	70,2
CESMO ajustées	13,68 ¢	16,74 ¢	(3,06) ¢	(18,3)	11,88 ¢	1,80 ¢	15,1

Produits (charges) autres que d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2022, les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 174 M\$, comparativement à des charges autres que d'exploitation de 114 M\$ au quatrième trimestre de 2021.

Le profit de change s'est établi à 316 M\$ au quatrième trimestre de 2022, comparativement à 22 M\$ au cours de la même période de 2021. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2022 était de 1,3554 \$ alors qu'il était de 1,3829 \$ le 30 septembre 2022. La variation est principalement attribuable à la réévaluation du change sur la dette à long terme et aux obligations locatives.

Au quatrième trimestre de 2022, les produits d'intérêts se sont chiffrés à 71 M\$ comparativement à 18 M\$ au quatrième trimestre de 2021.

Les charges d'intérêts se sont établies à 245 M\$ au quatrième trimestre de 2022 alors qu'elles avaient été de 211 M\$ au quatrième trimestre de 2021. La variation est principalement attribuable à la hausse des taux d'intérêt d'un exercice à l'autre ainsi qu'à une variation défavorable du change. L'augmentation a été neutralisée en partie par les niveaux de la dette moins élevés du fait des remboursements de capital au cours de 2022, y compris le rachat partiel des billets convertibles d'Air Canada.

Au quatrième trimestre de 2022, Air Canada a comptabilisé une perte de 31 M\$ aux règlements de dettes relativement au rachat d'un montant total en capital de 362 M\$ (266 M\$ US) de ses billets convertibles en circulation pour un prix de rachat en espèces total de 449 M\$ (330 M\$ US), incluant les intérêts courus.

7. PARC AÉRIEN

Parc aérien principal et Air Canada Rouge

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge au 31 décembre 2022. Se reporter à la rubrique *Air Canada Express* ci-dessous pour un complément d'information sur le parc aérien exploité par Jazz aux termes d'un contrat d'achat de capacité avec Air Canada.

Les tableaux ci-après comprennent certains des appareils qui ont été immobilisés au sol en conséquence de la pandémie de COVID-19. Au 31 décembre 2022, deux avions étaient encore immobilisés au sol pour maintenance en vue de leur remise en service. Le tableau ci-dessous tient compte des deux nouveaux avions-cargos 767 de Boeing qui ont été livrés au deuxième trimestre de 2022 et devraient être mis en service en 2023.

 AIR CANADA	Au 31 décembre 2022				
	Nombre d'appareils en exploitation	Total des sièges	Âge moyen	Appareils détenus	Appareils loués
Gros-porteurs					
777-300ER de Boeing	18	419	12,6	10	8
777-200LR de Boeing	6	300	15,4	4	2
787-8 de Boeing	8	255	8,6	8	-
787-9 de Boeing	29	298	6,3	23	6
767-300 de Boeing (avions-cargos)	5	-	18,0	3	2
A330-300 d'Airbus	16	295	17,9	8	8
Total – gros-porteurs	82	321	11,6	56	26
Appareils monocouloirs					
737 MAX 8 de Boeing	40	169	3,3	31	9
A321 d'Airbus	15	190	20,0	5	10
A320 d'Airbus	18	142	26,3	10	8
A319 d'Airbus	5	83	25,5	5	-
A220-300 d'Airbus	32	137	1,8	32	-
Total – appareils monocouloirs	110	154	9,9	83	27
Total – parc aérien principal	192	223	10,6	139	53

	Au 31 décembre 2022				
	Nombre d'appareils en exploitation	Total des sièges	Âge moyen	Appareils détenus	Appareils loués
Appareils monocouloirs					
A321 d'Airbus	14	197	7,6	4	10
A320 d'Airbus	5	168	15,7	-	5
A319 d'Airbus	20	136	24,8	17	3
Total – Air Canada Rouge	39	162	17,5	21	18
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	231	213	11,8	160	71

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 31 décembre 2021 et au 31 décembre 2022, ainsi que le parc en exploitation projeté d'Air Canada pour les périodes ultérieures indiquées.

 AIR CANADA	Réal			Projeté			
	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien en 2022	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	18	-	18	1	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
777-300 de Boeing (avions-cargos)	-	-	-	-	-	2	2
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29	2	31	1	32
767-300 de Boeing (avions-cargos)	1	4	5	2	7	2	9
A330-300 d'Airbus	16	-	16	2	18	-	18
Total – gros-porteurs	78	4	82	7	89	5	94
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	31	9	40	-	40	-	40
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	18	-	18	(2)	16	-	16
A319 d'Airbus	6	(1)	5	(2)	3	-	3
A220-300 d'Airbus	27	5	32	1	33	6	39
Total – appareils monocouloirs	97	13	110	(3)	107	6	113
Total – parc aérien principal	175	17	192	4	196	11	207

 AIR CANADA rouge	Réal			Projeté			
	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien en 2022	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
Appareils monocouloirs							
A321 d'Airbus	14	-	14	3	17	-	17
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	39	-	39	3	42	-	42
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	214	17	231	7	238	11	249

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2021 et au 31 décembre 2022, pour le compte d'Air Canada par le transporteur régional qui assure des vols sous le nom de marque Air Canada Express aux termes d'un contrat d'achat de capacité avec Air Canada. Le tableau présente également le parc projeté pour les périodes ultérieures indiquées.

 AIR CANADA EXPRESS	Réal			Projeté			
	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien en 2022	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ-200 de Mitsubishi	15	-	15	-	15	-	15
CRJ-900 de Mitsubishi	35	-	35	-	35	-	35
Dash 8-300 de De Havilland	9	(9)	-	-	-	-	-
Dash 8-400 de De Havilland	39	-	39	-	39	-	39
Total – Air Canada Express	123	(9)	114	-	114	-	114

8. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

8.1 LIQUIDITÉ

Gestion du risque de liquidité

Air Canada gère ses besoins de liquidité grâce à diverses stratégies, notamment en s'efforçant de maintenir et d'améliorer les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation ainsi que les flux de trésorerie disponibles, en concluant 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 en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 8.6, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, 8.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite* et 8.8, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d'au moins 12 mois après chaque période de présentation de l'information financière, notamment en fonction de plusieurs scénarios et de diverses hypothèses, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement.

Au 31 décembre 2022, les liquidités totales s'élevaient à 9 824 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 8 811 M\$ et d'un montant de 1 013 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au cours des 12 prochains mois, Air Canada prévoit combler ses besoins de liquidité à même les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ainsi que la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Les besoins de liquidité se rapportant aux obligations liées aux passifs financiers et aux engagements en capital peuvent être également comblés au moyen de nouveaux accords de financement.

8.2 SITUATION FINANCIÈRE

Le tableau ci-après présente l'état consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2022	31 décembre 2021 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	7 988 \$	8 969 \$	(981) \$
Autres actifs courants	1 677	1 084	593
Actifs courants	9 665 \$	10 053 \$	(388) \$
Placements, dépôts et autres actifs	1 073	858	215
Immobilisations corporelles	11 950	11 740	210
Actifs des régimes de retraite	2 444	3 571	(1 127)
Impôt sur le résultat différé	48	39	9
Immobilisations incorporelles	1 054	1 080	(26)
Goodwill	3 273	3 273	-
Total de l'actif	29 507 \$	30 614 \$	(1 107) \$
Passif			
Passifs courants	9 353 \$	6 924 \$	2 429 \$
Dette à long terme et obligations locatives	15 043	15 511	(468)
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	3 160	3 656	(496)
Passif des régimes de retraite et autres avantages du personnel	1 770	2 588	(818)
Provisions au titre de la maintenance	1 352	1 032	320
Autres passifs non courants	311	821	(510)
Impôt sur le résultat différé	73	73	-
Total du passif	31 062 \$	30 605 \$	457 \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires (déficit)	(1 555) \$	9 \$	(1 564) \$
Total du passif et des capitaux propres (du déficit) attribuables aux actionnaires	29 507 \$	30 614 \$	(1 107) \$

1) Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.

Dans le présent rapport de gestion, les variations des actifs courants et passifs courants sont décrites à la rubrique 8.4, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les obligations locatives sont examinées aux rubriques 8.3, *Dette nette*, et 8.5, *Variations des flux de trésorerie*.

Au 31 décembre 2022, l'actif net au titre des avantages à long terme s'élevait à 674 M\$ (soit les actifs des régimes de retraite de 2 444 M\$ déduction faite du passif des régimes de retraite et avantages du personnel de 1 770 M\$), en baisse de 309 M\$ par rapport au 31 décembre 2021. Cette diminution est surtout imputable à la perte actuarielle nette à la réévaluation du passif des régimes d'avantages sociaux de 31 M\$ comptabilisée à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada, ainsi qu'à la charge au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel comptabilisée au cours de l'exercice. La perte actuarielle tient compte du plafonnement du montant de l'actif des régimes de retraite qui peut être comptabilisé en vertu des règles comptables. Bien que le gain actuariel sur la majoration de 208 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer le passif contrebalance le rendement moindre de l'actif des régimes, l'actif net qui pourrait être comptabilisé a été plafonné au montant de l'excédent disponible pour réduire les obligations de capitalisation futures.

La tranche non courante du passif au titre des produits différés d'Aéroplan et autres produits différés a fléchi de 496 M\$ par rapport au 31 décembre 2021. Cette diminution tient compte du reclassement d'un montant de 312 M\$ du passif non courant dans le passif courant au titre des points Aéroplan qui devraient être échangés au cours des 12 prochains mois, ainsi que du fait que le montant de points Aéroplan échangés est supérieur à la valeur de points émis étant donné la forte reprise de la demande en voyages en 2022. La diminution des autres passifs non courants tient compte d'un repli de 459 M\$ du passif au titre du dérivé intégré sur les billets convertibles d'Air Canada, dont 240 M\$ comptabilisés au titre du rachat de billets convertibles.

8.3 DETTE NETTE

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d’Air Canada au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2022	31 décembre 2021 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	15 043 \$	15 511 \$	(468) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 263	1 012	251
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	16 306	16 523	(217)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(8 811)	(9 570)	759
Dette nette²⁾	7 495 \$	6 953 \$	542 \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	1 457 \$	(1 464) \$	2 921 \$
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté ²⁾	5,1	N.S.³⁾	N.S.

1) Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.

2) La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu’un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d’évaluer la dette nette de la Société. Le ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté (également appelé « niveau d’endettement » dans le présent rapport de gestion) est un ratio hors PCGR qu’utilise Air Canada pour évaluer le levier financier. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d’information sur la dette nette.

3) N.S. signifie « non significatif ».

Au 31 décembre 2022, la dette nette s’établissait à 7 495 M\$, en hausse de 542 M\$ par rapport au 31 décembre 2021. L’incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 31 décembre 2022 par rapport au 31 décembre 2021 a accru de 835 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains). La variation de la dette à long terme et des obligations locatives tenait aussi compte d’un montant de 1 814 M\$ au titre des remboursements, composé des remboursements programmés régulièrement et d’un montant de 778 M\$ affecté au rachat des billets convertibles.

8.4 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 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2022	31 décembre 2021 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	7 988 \$	8 969 \$	(981) \$
Créances clients	1 037	691	346
Autres actifs courants	640	393	247
Total des actifs courants	9 665 \$	10 053 \$	(388) \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 691	2 603	88
Produits passages perçus d'avance	4 104	2 326	1 778
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	1 295	983	312
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 263	1 012	251
Total des passifs courants	9 353 \$	6 924 \$	2 429 \$
Fonds de roulement, montant net	312 \$	3 129 \$	(2 817) \$

1) Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.

Le montant net du fonds de roulement de 312 M\$ au 31 décembre 2022 représente une diminution de 2 817 M\$ par rapport au 31 décembre 2021. Elle est principalement attribuable à l'effet combiné des sorties de trésorerie nettes liées aux dépenses d'investissement et au remboursement de la dette en 2022, facteurs contrebalancés dans une certaine mesure par les rentrées provenant des activités d'exploitation. Les augmentations des créances clients, des autres actifs courants et des produits passages perçus d'avance sont principalement dues à la demande en services passagers, soutenue par la capacité accrue.

8.5 VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2022	2021 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)	2022	2021 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	647 \$	508 \$	139 \$	2 368 \$	(1 502) \$	3 870 \$
Produits des emprunts	-	144	(144)	202	8 171	(7 969)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(740)	(276)	(464)	(1 814)	(4 510)	2 696
Émission d'actions	2	1	1	6	555	(549)
Frais de financement	(1)	(2)	1	(6)	(205)	199
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement	(739) \$	(133) \$	(606) \$	(1 612) \$	4 011 \$	(5 623) \$
Placements à court terme et placements à long terme	435	(913)	1 348	(959)	(862)	(97)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(327)	(378)	51	(1 572)	(1 073)	(499)
Produit de la vente d'actifs	27	3	24	36	19	17
Produit de la cession-bail d'actifs	-	-	-	-	11	(11)
Autres	2	21	(19)	(3)	36	(39)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'investissement	137 \$	(1 267) \$	1 404 \$	(2 498) \$	(1 869) \$	(629) \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	2 \$	(5) \$	7 \$	20 \$	11 \$	9 \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	47 \$	(897) \$	944 \$	(1 722) \$	651 \$	(2 373) \$

1) Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.

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

En 2022, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont chiffrés à 2 368 M\$, soit une progression de 3 870 M\$ par rapport à 2021. Cette variation favorable est attribuable à l'importante amélioration des résultats d'exploitation et au volume élevé des produits passages perçus d'avance par rapport à 2021. De plus, en 2021, des sorties de trésorerie liées aux activités d'exploitation de 1 273 M\$ avaient été comptabilisées au titre du remboursement de billets non remboursables.

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

En septembre 2022, Air Canada a racheté un montant total en capital de 273 M\$ (207 M\$ US) de ses billets de premier rang convertibles à 4,000 % échéant en 2025 en circulation pour un prix de rachat en espèces total d'environ 329 M\$ (249 M\$ US), incluant les intérêts courus. En décembre 2022, Air Canada a racheté un montant total en capital supplémentaire de 362 M\$ (266 M\$ US) des billets convertibles pour un prix de rachat en espèces total de 449 M\$ (330 M\$ US), incluant les intérêts courus. Les activités de financement de 2021 tenaient compte d'un produit net de 3,7 G\$ lié aux opérations de refinancement réalisées en août 2021.

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

Les transferts nets entre la trésorerie et les placements à court et à long terme se sont chiffrés à 435 M\$ au quatrième trimestre de 2022 et à (959) M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. Les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles se sont élevés à 1 572 M\$ en 2022, en hausse de 499 M\$ par rapport à 2021. Ces achats représentent surtout des acquisitions d'appareils et les paiements préalables à la livraison connexes, ainsi que des projets de maintenance et de technologie incorporés au coût de l'actif.

Se reporter aux rubriques 8.2, *Situation financière*, 8.3, *Dette nette* et 8.4, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Flux de trésorerie disponibles

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

	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2022	2021 (après retraitement)	Variation (\$)	2022	2021 (après retraitement)	Variation (\$)
(en millions de dollars canadiens)						
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	647 \$	508 \$	139 \$	2 368 \$	(1 502) \$	3 870 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(327)	(378)	51	(1 572)	(1 062)	(510)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	320 \$	130 \$	190 \$	796 \$	(2 564) \$	3 360 \$

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. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doit pas être considérée comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Les flux de trésorerie disponibles, qui se sont chiffrés à 320 M\$ au quatrième trimestre de 2022, ont progressé de 190 M\$ par rapport à la même période de 2021 principalement en raison de la hausse de la trésorerie nette provenant du résultat. Les flux de trésorerie disponibles se sont chiffrés à 796 M\$ en 2022, soit une progression de 3 360 M\$ par rapport à 2021, en raison de l'augmentation des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en raison du contexte d'exploitation plus favorable et du volume élevé des produits passages perçus d'avance.

8.6 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Appareils A321XLR d'Airbus

Air Canada fait l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour extra-long range) de la gamme A321neo d'Airbus (« A321XLR d'Airbus »). Les livraisons devraient commencer en 2025, et le dernier avion devrait arriver en 2028. Vingt des trente appareils seront loués et dix seront acquis dans le cadre d'un contrat d'achat conclu avec Airbus S.A.S. prévoyant des droits visant l'achat d'un maximum de 15 autres appareils entre 2027 et 2030.

Appareils A220-300 d'Airbus

Air Canada a conclu avec Airbus Canada un contrat d'achat d'appareils A220-300 d'Airbus qui prévoit ce qui suit :

- des commandes fermes visant 60 appareils A220-300 d'Airbus;
- des options d'achat visant 15 appareils A220-300 d'Airbus.

Sur les 60 appareils faisant l'objet d'une commande ferme susmentionnés, 32 étaient livrés au 31 décembre 2022 et un appareil supplémentaire l'a été en janvier 2023. La livraison des 27 appareils restants faisant l'objet d'une commande ferme (découlant d'engagements en 2021 visant deux appareils et en 2022 visant 10 appareils et de l'exercice de 15 options au troisième trimestre de 2022) est prévue comme suit : six en 2024, six en 2025 et 15 en 2026.

Appareils 737 MAX de Boeing

Le contrat qu'Air Canada a conclu avec Boeing à l'égard de l'achat d'appareils 737 MAX prévoit ce qui suit :

- des commandes fermes visant 40 appareils 737 MAX 8 de Boeing, qui avaient tous été livrés en date du 31 décembre 2022;
- des options d'achat visant 10 autres appareils 737 MAX de Boeing.

Appareils 787-9 de Boeing

Air Canada a exercé des options visant l'achat de trois appareils 787-9 de Boeing dont la livraison est prévue en 2023 et en 2024. Air Canada n'a pas d'autres options d'achat visant des appareils 787 de Boeing.

Avions-cargos 767 de Boeing

Air Canada a conclu un contrat visant l'achat de deux nouveaux avions-cargos 767 de Boeing qui ont été livrés au deuxième trimestre de 2022 et qui devraient être mis en service en 2023. Air Canada prévoit pouvoir compter sur un parc de sept avions-cargos 767 de Boeing à la fin de 2023, dont les deux appareils livrés en 2022, et ajouter trois autres avions-cargos 767 de Boeing entre 2024 et 2025.

Avions-cargos 777 de Boeing

Air Canada a conclu un contrat visant l'achat de deux nouveaux avions-cargos 777 de Boeing qui devraient être livrés en 2024.

Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

Au troisième trimestre de 2022, Air Canada a conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. Comme la conception et des spécifications de l'avion sont encore en élaboration, le coût final ne peut pas être déterminé et n'est pas pris en compte dans le tableau ci-après, mais le contrat prévoit un prix plafond. Les appareils régionaux devraient entrer en service en 2028. Outre le contrat d'achat, Air Canada a conclu une entente prévoyant une participation de 7 M\$ (5 M\$ US) d'Air Canada dans Heart Aerospace.

Engagements en capital

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 s'élève, au 31 décembre 2022, à environ 7 789 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	1 334 \$	1 048 \$	660 \$	1 193 \$	743 \$	2 811 \$	7 789 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	292	445	557	540	540	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	388	514	485	450	450	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	2 014 \$	2 007 \$	1 702 \$	2 183 \$	1 733 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2026 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 450 M\$ ont été établies pour 2026 comme pour 2027.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 décembre 2022, soit 1 \$ US pour 1,3554 \$ CA. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison qui comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, des intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2022.

8.7 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 et des régimes complémentaires de retraite. Air Canada est également promoteur de divers régimes à cotisations déterminées et régimes de retraite pour les employés à l'étranger et participe à certains régimes de retraite multi-employeurs. De plus, elle offre des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes complémentaires de retraite.

Selon un calcul préliminaire, en date du 1^{er} janvier 2023, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité estimatif de 4,4 G\$. Les évaluations définitives seront effectuées au premier semestre de 2023. 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 déterminées du même régime de retraite.

Le total des 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) s'établissait à 89 M\$ pour 2022 et devrait se chiffrer à 88 M\$ pour 2023.

Déduction faite de l'excédent des volets prestations déterminées ayant servi à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite, le total des cotisations de l'employeur pour les régimes à cotisations déterminées et les régimes multi-employeurs s'est établi à 42 M\$ en 2022 et devrait s'établir à 60 M\$ en 2023.

Au 31 décembre 2022, une tranche approximative de 75 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada dans des régimes à prestations déterminées canadiens était investie dans des instruments à revenu fixe afin d'atténuer une tranche importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada cherche à maintenir un pourcentage élevé de produits de placement à revenu fixe à long terme afin de couvrir les passifs des régimes de retraite.

Actif des régimes de retraite

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 2021) actions de catégorie B avec droit de vote d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec tous les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés d'Air Canada. La convention de fiducie prévoit que le produit de la vente des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. De plus, tant que la fiducie détiendra au moins 2 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, le fiduciaire a le droit de désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada (qui ne sera pas membre ou dirigeant d'un syndicat canadien d'Air Canada), sous réserve des pratiques de gouvernance concernant la sélection et la confirmation des candidats aux postes d'administrateurs d'Air Canada.

Étant donné la situation excédentaire de la capitalisation des régimes agréés canadiens d'Air 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 342 M\$ au 31 décembre 2022 (373 M\$ en 2021). Cependant, après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

En novembre 2021, Air Canada a annoncé que les syndicats canadiens représentant des groupes de ses employés et Pionniers d'Air Canada ont conclu une entente de principe visant à permettre certains autres emplois du produit des actions susmentionnées. Si toutes les conditions sont réunies, les actions de la fiducie seront graduellement vendues sur une période pouvant atteindre 15 ans. Le produit net de la vente servira au versement de sommes forfaitaires aux retraités canadiens ainsi qu'au financement d'indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ayant une certaine ancienneté et à des employés non syndiqués, exclusion faite de la haute direction. Conformément à l'entente de principe, le droit du fiduciaire de désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada décrit ci-dessus demeurerait en vigueur jusqu'à la première des dates suivantes, soit i) le 1^{er} janvier 2030 ou ii) la date à laquelle les actions d'Air Canada détenues par la fiducie représentent 2 % ou moins des actions émises et en circulation d'Air Canada. La conclusion de cette entente de principe et la réalisation de ces ventes et versements sont soumises à une série de conditions, parmi lesquelles la production de documents définitifs et l'obtention de toutes les approbations réglementaires et autres approbations nécessaires qui n'ont pas encore été obtenues. Bien que l'objectif soit de satisfaire aux conditions, rien ne garantit que ces conditions ou d'autres seront remplies.

8.8 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d'Air Canada au 31 décembre 2022, y compris celles liées au paiement d'intérêt 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.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	713 \$	525 \$	1 276 \$	2 548 \$	1 182 \$	7 479 \$	13 723 \$
Obligations locatives	550	501	471	331	273	912	3 038
Total des obligations liées au capital	1 263 \$	1 026 \$	1 747 \$	2 879 \$	1 455 \$	8 391 \$	16 761 \$
Intérêts							
Dette à long terme	711 \$	680 \$	643 \$	574 \$	472 \$	514 \$	3 594 \$
Obligations locatives	152	123	98	76	59	321	829
Total des obligations liées aux intérêts	863 \$	803 \$	741 \$	650 \$	531 \$	835 \$	4 423 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	2 126 \$	1 829 \$	2 488 \$	3 529 \$	1 986 \$	9 226 \$	21 184 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	1 334 \$	1 048 \$	660 \$	1 193 \$	743 \$	2 811 \$	7 789 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	3 460 \$	2 877 \$	3 148 \$	4 722 \$	2 729 \$	12 037 \$	28 973 \$

1) Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles, soit 372 M\$ (274 M\$ US), n'est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu'à l'échéance en 2025. Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie lié au financement accordé par le gouvernement du Canada pour les remboursements des clients est inclus.

2) 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.

8.9 CAPITAL-ACTIONS

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

	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	72 431 001	82 897 507
Actions à droit de vote de catégorie B	285 931 257	274 944 350
Total des actions émises et en circulation	358 362 258	357 841 857
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Billets convertibles	17 856 599	48 687 441
Bons de souscription	-	7 288 282
Options sur actions	5 304 745	4 420 051
Total des actions pouvant être émises	23 161 344	60 395 774
Total des actions en circulation et pouvant être émises	381 523 602	418 237 631

Bons de souscription

En avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada (par l'intermédiaire de la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada) plusieurs accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres, visant notamment l'émission d'actions et de bons de souscription. Air Canada a exercé son droit de rachat visant l'achat pour annulation sur les 7 288 282 bons de souscription dont les droits sont acquis à la juste valeur marchande de 82 M\$, le règlement ayant été effectué en janvier 2022.

Billets convertibles

En juin 2020, Air Canada a conclu un placement de billets non garantis convertibles (les « billets convertibles ») de 748 M\$ US (1 011 M\$), qui lui a rapporté un produit net de 986 M\$. Les billets convertibles portent intérêt au taux annuel de 4,0 % payable semestriellement à terme échu et arriveront à échéance le 1^{er} juillet 2025, à moins d'être rachetés, remboursés ou convertis plus tôt. Une tranche de capital de 1 000 \$ US de billets convertibles donnera droit initialement à 65,1337 actions, ce qui correspond à un prix de conversion initial d'environ 15,35 \$ US l'action. Les billets convertibles peuvent être convertis, au gré de la Société, en trésorerie ou en actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou en actions à droit de vote de catégorie B de la Société ou en une combinaison de trésorerie et d'actions. Les billets convertibles sont convertibles avant la fermeture des bureaux le jour ouvrable précédant immédiatement le 1^{er} mars 2025 seulement dans les circonstances et sous réserve de la satisfaction des conditions de conversion énoncées dans l'acte de fiducie des billets convertibles, et à tout moment à partir du 1^{er} mars 2025 jusqu'à la fermeture des bureaux le deuxième jour de bourse prévu précédant immédiatement le 1^{er} juillet 2025, date d'échéance des billets, sans égard aux conditions précédentes, dans tous les cas au gré des détenteurs de billets.

En 2022, Air Canada a racheté et annulé un montant total en capital de 635 M\$ (473 M\$ US) de ses billets convertibles. Au 31 décembre 2022, des billets d'un capital total de 372 M\$ (274 M\$ US) demeurent en circulation.

9. 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 les montants par action)	2021				2022			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Produits d'exploitation	729 \$	837 \$	2 103 \$	2 731 \$	2 573 \$	3 981 \$	5 322 \$	4 680 \$
Charges d'exploitation	1 778	1 970	2 467	3 234	3 123	4 234	4 678	4 708
Bénéfice (perte) d'exploitation	(1 049)	(1 133)	(364)	(503)	(550)	(253)	644	(28)
Produits (charges) autres que d'exploitation	(338)	(165)	(315)	(114)	(264)	(99)	(1 148)	174
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(1 387)	(1 298)	(679)	(617)	(814)	(352)	(504)	146
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	83	133	39	124	(160)	(34)	(4)	22
Bénéfice net (perte nette)	(1 304) \$	(1 165) \$	(640) \$	(493) \$	(974) \$	(386) \$	(508) \$	168 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(3,90) \$	(3,31) \$	(1,79) \$	(1,38) \$	(2,72) \$	(1,60) \$	(1,42) \$	0,41 \$
BAIIDA ajusté¹⁾	(763) \$	(656) \$	(67) \$	22 \$	(143) \$	154 \$	1 057 \$	389 \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(1 335) \$	(1 210) \$	(649) \$	(574) \$	(740) \$	(447) \$	446 \$	(211) \$
Résultat net ajusté¹⁾	(1 332) \$	(1 207) \$	(652) \$	(577) \$	(747) \$	(455) \$	431 \$	(217) \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	(3,98) \$	(3,40) \$	(1,82) \$	(1,61) \$	(2,09) \$	(1,12) \$	1,07 \$	(0,61) \$

¹⁾ Le BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté et le résultat net ajusté ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Le bénéfice ajusté (l perte ajustée) par action n'est pas un ratio financier reconnu par les PCGR. Pour en savoir plus, se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion.

10. PRINCIPALES INFORMATIONS ANNUELLES

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices		
	2022	2021	2020 ¹⁾
Produits d'exploitation	16 556 \$	6 400 \$	5 833 \$
Charges d'exploitation	16 743	9 449	9 609
Perte d'exploitation	(187)	(3 049)	(3 776)
Perte avant impôts sur le résultat	(1 524)	(3 981)	(4 853)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(176)	379	206
Perte nette	(1 700) \$	(3 602) \$	(4 647) \$
Perte par action – résultat de base	(4,75) \$	(10,25) \$	(16,47) \$
Perte par action – résultat dilué	(4,75) \$	(10,25) \$	(16,47) \$
BAIIDA ajusté¹⁾	1 457 \$	(1 464) \$	(2 043) \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(952) \$	(3 768) \$	(4 425) \$
Perte nette ajustée¹⁾	(988) \$	(3 768) \$	(4 389) \$
Perte ajustée par action – résultat dilué¹⁾	(2,76) \$	(10,74) \$	(15,56) \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme²⁾	7 988 \$	8 969 \$	7 607 \$
Total de l'actif	29 507 \$	30 614 \$	28 913 \$
Total du passif non courant	21 709 \$	23 681 \$	20 059 \$
Total du passif	31 062 \$	30 605 \$	27 198 \$

1) Le BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté et le résultat net ajusté ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action n'est pas un ratio financier reconnu par les PCGR. Pour en savoir plus, se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion.

2) Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021 et de 2020.

11. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Profit (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 au compte consolidé de résultat d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2022	2021	2022	2021
Dérivés incorporés aux billets convertibles	45 \$	64 \$	219 \$	(45) \$
Placements à court terme	(2)	(5)	(86)	(36)
Bons de souscription	-	2	-	27
Contrats à terme sur actions	1	(2)	-	(1)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	44 \$	59 \$	133 \$	(55) \$

Comme il est indiqué à la rubrique 8.9, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion, Air Canada a exercé son droit de rachat visant l'achat pour annulation sur les 7 288 282 bons de souscription dont les droits sont acquis à la juste valeur marchande de 82 M\$, le règlement ayant été effectué en janvier 2022.

Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, Air Canada a pour ligne de conduite de gérer le risque de marché 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 normales de 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. La technique d'évaluation intègre 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 d'aviation. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant d'aviation et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, la Société peut décider de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La Société peut recourir à des contrats dérivés visant le carburant d'aviation, le mazout et le pétrole brut. La politique de la Société permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant d'aviation prévus de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant d'aviation prévus de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant d'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. La stratégie est passée régulièrement en revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché.

Il n'y a eu aucune activité de couverture de carburant en 2022 ou en 2021.

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 en capital 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 le résultat 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 2022, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 3,8 G\$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 7,4 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 2,4 G\$ US. En 2022, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 6,0 G\$ US.

Air Canada a établi sa couverture cible à 60 % sur une période continue de 18 mois 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 :

- la constitution de réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2022, les soldes de trésorerie ainsi que de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissaient à 693 M\$ (511 M\$ US) (1 403 M\$ [1 110 M\$ US] au 31 décembre 2021). 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 2022 a été comptabilisé un profit de 72 M\$ (profit de 10 M\$ en 2021) 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 et de placements à court et à long 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 aux paiements de matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2022 décrits plus amplement ci-après, environ 69 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2023 et environ 43 % sont couvertes pour 2024, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 60 % 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 60 %.

Au 31 décembre 2022, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2023 et 2024, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 5 798 M\$ (4 310 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,2986 \$ pour 1,00 \$ US (2 423 M\$ [1 925 M\$ US] en 2021 échéant en 2022 et 2023, à un taux moyen pondéré de 1,2742 \$ pour 1,00 \$ US). Air Canada 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 (198 M€ EUR, 244 M£ GBP, 17 405 M¥ JPY, 355 M¥ CNH et 126 M\$ AUD) avec règlement en 2023 et 2024 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,0828 € EUR, 1,2467 £ GBP, 0,0082 ¥ JPY, 0,1419 ¥ CNH et 0,7072 \$ AUD pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2021 : 260 M€ EUR, 56 M£ GBP, 4 577 M¥ JPY, 31 M¥ CNH et 36 M\$ AUD avec règlement en 2022 et en 2023 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1704 € EUR, 1,4125 £ GBP, 0,0092 ¥ JPY, 0,1471 ¥ CNH et 0,7300 \$ 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 2022 était de 140 M\$ avec position favorable aux contreparties (268 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2021). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. Au cours de 2022, un profit de 174 M\$ a été constaté au poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (perte de 114 M\$ en 2021). En 2022, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 46 M\$ avec position favorable à Air Canada (437 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2021).

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 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 en cours vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société 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 2022 était de 71 % à taux fixe et de 29 % à taux variable (73 % et 27 %, respectivement, au 31 décembre 2021).

12. MÉTHODES COMPTABLES

Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés et notes complémentaires auditées d'Air Canada pour 2022 pour un complément d'information sur les méthodes comptables d'Air Canada, y compris les modifications futures de méthodes comptables découlant de modifications de normes qui ne sont pas encore entrées en vigueur. L'information sur l'application initiale d'une interprétation d'IAS 7 *Tableau des flux de trésorerie*, est fournie ci-après. Les modifications apportées à la présentation des coûts liés aux contrats d'achat de capacité et des montants auparavant classés dans les éléments spéciaux dans le compte consolidé de résultat sont décrites ci-après. Les chiffres comparatifs ont été reclassés pour être conformes avec la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

IAS 7 Tableau des flux de trésorerie

En 2022, l'*IFRS Interpretations Committee* a finalisé sa décision sur IAS 7 *Tableau des flux de trésorerie* selon laquelle les restrictions à l'utilisation des dépôts à vue découlant d'un contrat avec un tiers n'empêchent pas ces dépôts d'être classés comme de la trésorerie et des équivalents de trésorerie lorsqu'ils sont disponibles à vue pour la Société. Ces dépôts doivent donc être inclus dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie dans le tableau de trésorerie et l'état de la situation financière, et de l'information doit être fournie sur les soldes importants de trésorerie et d'équivalents de trésorerie assortis de restrictions quant à leur utilisation.

Auparavant, Air Canada comptabilisait 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 perçus d'avance pour les voyageurs. Bien que ces fonds soient en fiducie conformément à la réglementation applicable, Air Canada peut accéder à ces fonds à mesure que les services sont rendus ou que des débours sont effectués au nom du client. En raison de ces directives sur l'application d'IAS 7 *Tableau des flux de trésorerie*, Air Canada a reclassé ces montants dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, et les chiffres correspondants de 2021 ont également été reclassés. Le changement de présentation a eu une incidence sur les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, qui ont augmenté de 61 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2021. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent un montant de 386 M\$ lié à ces fonds au 31 décembre 2022 (167 M\$ au 31 décembre 2021).

Contrats d'achat de capacité

Antérieurement, les charges d'exploitation liées aux contrats d'achat de capacité étaient regroupées dans un poste distinct du compte consolidé de résultat intitulé « Charges liées aux transporteurs régionaux » et comprenaient les frais d'achat de capacité, des coûts refacturés, qui sont des coûts directs engagés par le transporteur régional et facturés à Air Canada, et les autres frais engagés par Air Canada, qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux, à l'exclusion du carburant.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, ces coûts ne sont plus affectés au poste « Charges liées aux transporteurs régionaux » du compte consolidé de résultat. Les frais d'achat de capacité sont désormais présentés dans un poste distinct du compte consolidé de résultat et ne comprennent cependant toujours pas la composante des frais liés aux coûts des appareils qui sont comptabilisés comme obligations locatives conformément à IFRS 16. Ce reclassement permet une meilleure présentation du coût total en fonction de la nature de chacune des charges associées aux activités d'Air Canada. Ce changement de présentation n'a pas eu d'incidence sur le total des charges d'exploitation.

Reclassement de certaines charges d'exploitation

Les chiffres classés précédemment comme éléments particuliers dans le compte consolidé de résultat ont été reclassés dans « Salaires et charges sociales », « Coûts de restructuration et de transaction » et « Dépréciation d'actifs ». Une description plus détaillée de la nature des opérations englobées par ces postes est donnée aux rubriques 5 et 6, *Résultats d'exploitation*. Ce changement de présentation n'a pas entraîné de modification des totaux partiels du compte consolidé de résultat ou des autres postes présentés.

Le tableau qui suit présente l'incidence de ces changements de présentation sur le compte consolidé de résultat publié antérieurement par Air Canada. Les postes sur lesquels le changement de présentation n'a pas eu d'incidence ne sont pas indiqués. Par conséquent, le total des charges d'exploitation ne peut être recalculé à partir des chiffres fournis.

(en millions de dollars canadiens)	Exercice clos le 31 déc. 2021, présenté antérieurement	Reclassement au titre des charges liées aux transporteurs régionaux	Reclassement au titre des éléments particuliers	Exercice clos le 31 déc. 2021, après retraitement
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	2 283 \$	104 \$	(244) \$	2 143 \$
Charges liées aux transporteurs régionaux, à l'exclusion du carburant	1 042	(1 042)		-
Redevances aéroportuaires et de navigation	562	161		723
Frais de vente et de distribution	244	42		286
Frais d'achat de capacité	-	558		558
Maintenance avions	656	55		711
Communications et technologies de l'information	362	11		373
Restauration et services à bord	165	19		184
Éléments particuliers	(31)		31	-
Dépréciation d'actifs	-		38	38
Coûts de restructuration et de transaction	-		175	175
Autres	854	92		946
Total des charges d'exploitation	9 449 \$	- \$	- \$	9 449 \$

Le montant de 244 M\$ reclassé dans les salaires et charges sociales est constitué d'une subvention salariale publique de 451 M\$, contrebalancée par un montant de 82 M\$ au titre de modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux et un montant de 125 M\$ au titre d'un règlement lié à un régime d'avantages sociaux. Ces éléments sont décrits plus amplement aux notes 2Z et 10 complémentaires aux états financiers consolidés annuels d'Air Canada pour 2022 datés du 17 février 2023.

13. 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. Les résultats réels pourraient différer sensiblement de ces jugements et estimations.

Les principales estimations et les principaux jugements établis dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés d'Air Canada concernent, entre autres, les éléments qui suivent.

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 projections de flux de trésorerie, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs.

Programme de fidélité Aéroplan

Pour comptabiliser le programme de fidélité, la direction doit établir plusieurs estimations à propos notamment de l'équivalent de la valeur du billet des points Aéroplan versés et des désistements relatifs aux points Aéroplan. L'équivalent de la valeur du billet des points Aéroplan versés est déterminé en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des points 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 points Aéroplan passés comparativement aux achats de billets équivalents 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 points 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 l'an. Une variation du taux d'équivalent de la valeur du billet est comptabilisée prospectivement.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points 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. Une modification des hypothèses relatives au nombre de points 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. Étant donné l'incidence exceptionnelle de la pandémie de COVID-19 sur la demande de voyages et les habitudes de dépenses des consommateurs, et compte tenu du lancement du programme Aéroplan transformé en 2020 et des avantages et accommodements spéciaux offerts aux membres Aéroplan en réponse à la pandémie de COVID-19, l'estimation des désistements demeure inchangée en 2022 et elle repose sur une mise à jour qualitative de l'évaluation antérieure. De plus, l'estimation est fondée sur les attentes à long terme de la direction quant aux désistements sur la durée du programme.

Au 31 décembre 2022, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s'établissait à 3 409 M\$. À titre d'exemple, une variation hypothétique de 1 % du nombre de points accumulés qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 34 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

Désistements

Les estimations relatives aux désistements et le montant comptabilisé au titre des produits tirés des désistements qui en découle sont estimés en fonction des tendances passées des désistements et font l'objet d'une incertitude relative à la mesure. Les estimations relatives aux désistements peuvent varier dans les périodes futures. La pandémie de COVID-19 a eu des conséquences sur ces estimations, notamment : i) des annulations de vols, ii) la conversion de certains billets en bons de voyage sans date d'expiration pour les billets achetés avant le 13 avril 2021 pour un voyage commençant au plus tôt le 1^{er} février 2020 dont les vols ont été annulés et iii) des changements dans les tendances d'utilisation et d'échange de billets.

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 actuelle 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 d'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 l'an. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, au moyen 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 15 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 notablement.

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 comptabilisée comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation.

Avantages futurs du personnel

Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite de la Société sont déterminés au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses et des estimations, notamment celles ayant trait aux taux d'actualisation et aux taux de mortalité. 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 à propos des hypothèses actuarielles et financières afin de déterminer le coût et le passif connexe des avantages futurs du personnel d'Air Canada.

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.

Hypothèses concernant la mortalité

Les tables de mortalité et les échelles d'amélioration de la mortalité publiées par l'Institut canadien des actuaires (révision en 2014) ont été prises en compte lors du choix de l'estimation la plus plausible de l'hypothèse concernant la mortalité utilisée par la direction pour calculer l'obligation au titre des prestations de retraite constituées aux 31 décembre 2022 et 2021.

Les moyennes pondérées retenues comme 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	
	2022	2021	2022	2021
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer :				
Intérêt net sur l'obligation nette au titre des prestations déterminées pour l'exercice clos le 31 décembre	3,20 %	2,82 % ¹⁾	3,20 %	2,59 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	3,37 %	3,10 % ¹⁾	3,37 %	3,16 % ¹⁾
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	5,28 %	3,20 %	5,28 %	3,20 %
Taux d'augmentation future de la rémunération utilisé pour déterminer :				
Coût des prestations constituées et des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	2,50 %	2,50 %	Sans objet	Sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,75 %	2,50 %	Sans objet	Sans objet

1) Moyenne pondérée reflétant les réévaluations pour l'exercice attribuables aux éléments liés aux programmes de départ à la retraite anticipé.

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 2022, 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	15 \$	(15) \$
Intérêts nets liés au passif au titre des prestations de retraite	10	(10)
Total	25 \$	(25) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite	536 \$	(520) \$

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 2022, environ 75 % 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 399 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie complémentaire. Pour 2022, un taux d'augmentation annuel de 4,75 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu comme hypothèse (taux de 5 % retenu comme hypothèse pour 2021). On prévoit que le taux devrait diminuer pour s'établir à 4,5 % en 2023 et par la suite (l'hypothèse retenue en 2021 prévoyait une diminution progressive du taux pour s'établir à 4,5 % d'ici 2023). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 7 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 56 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 6 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 58 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 32 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 30 M\$ l'obligation correspondante.

14. ACCORDS HORS BILAN

Garanties

De concert avec d'autres sociétés aériennes, Air Canada est partie à des accords d'avitaillement et de dégivrage avec neuf 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'a pas été consolidée par la Société selon IFRS 10 *États financiers consolidés* est d'environ 1 181 M\$ au 31 décembre 2022 (1 038 M\$ au 31 décembre 2021), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, avant la prise en compte 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 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 accords 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 d'appareils, des contrats de services techniques et des contrats conclus avec des administrateurs ou des dirigeants et d'autres accords commerciaux, dont certains peuvent prévoir des indemnisations à des contreparties qui peuvent 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 délictuelle et certaines des obligations contractuelles connexes.

15. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 décembre 2022, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

16. 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 d'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 2022 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.

Variable clé	Variable clé 2022	Facteur de sensibilité	Incidence favorable (défavorable) estimative sur le bénéfice d'exploitation/ Résultat avant impôts (en millions de dollars canadiens)
Carburant			
Carburant – carburant d'aviation (\$ US/baril) ¹⁾	154,3 \$	Augmentation de 1 \$ US/baril	(42) \$
Carburant – carburant d'aviation (\$ CA/litre) ¹⁾	1,30 \$	Augmentation de 1 %	(65) \$
Change			
\$ CA en \$ US	1 \$ US = 1,33 \$ CA	Augmentation de 1 cent (c.-à-d., de 1,34 \$ à 1,33 \$ pour 1 \$ US)	
		Produits d'exploitation ²⁾	36 \$
		Charge d'intérêts nette	5
		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	89
		Réévaluation des dérivés de change en cours	(43)
		Incidence sur le résultat avant impôts	87 \$

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

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.

17. 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 notables 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 intégrante 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, de l'environnement et de la sûreté, 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, maîtriser et atténuer ses risques afin de s'assurer de l'efficacité de la gestion de chaque risque individuel. Ces processus visent à réduire comme il se doit 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 de son mandat.

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 sécurité, la sûreté, la fraude, la sûreté 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.

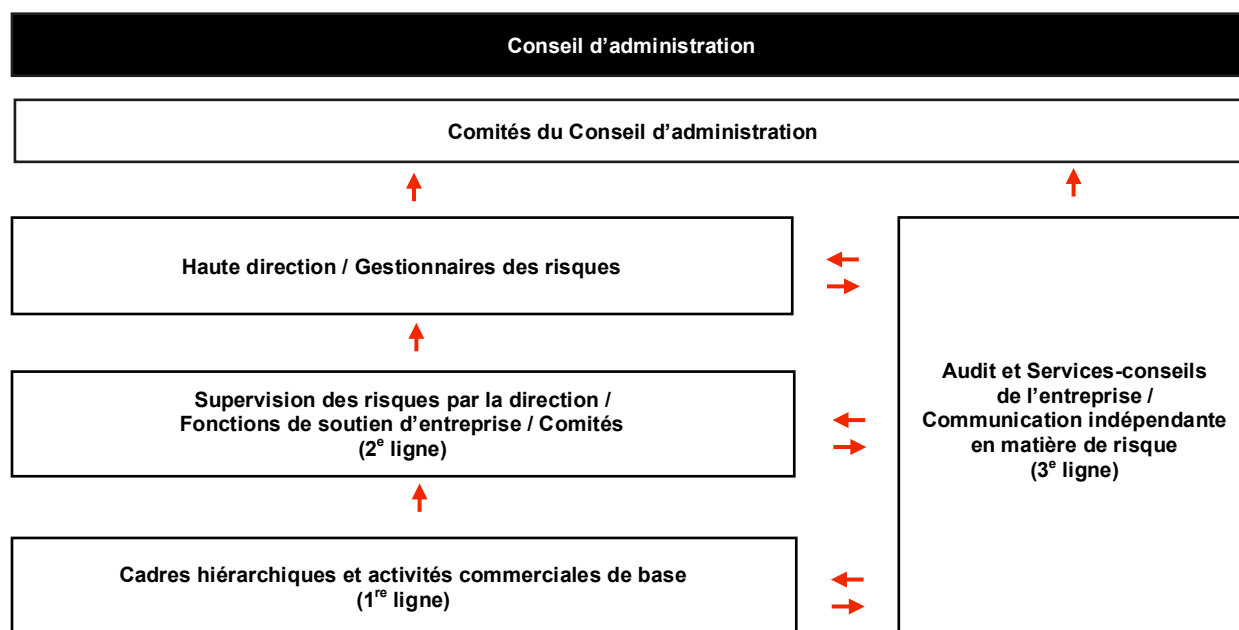
La structure de gestion des risques d'Air Canada s'inspire de l'approche axée sur le « modèle des trois lignes ».

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., Sécurité, Sûreté, Services juridiques et Conformité, Finances, Trésorerie et Fiscalité, Sélection des fournisseurs et Approvisionnement, Affaires gouvernementales, Ressources humaines, Environnement, Opérations TI et Sûreté 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.

18. 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, son résultat 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.

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 à l'égard du 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, les coûts fiscaux, outre les coûts et la disponibilité des capitaux et fournitures. Des conditions économiques ou géopolitiques ayant un effet prolongé ou marqué, notamment en lien avec la pandémie de COVID-19 (ou l'apparition d'une nouvelle pandémie), le conflit militaire entre la Russie et l'Ukraine (qui entraîne également des restrictions de survol et a une incidence sur la capacité d'Air Canada d'exploiter certaines liaisons de manière optimale, ou simplement de pouvoir les exploiter), les conflits géopolitiques et les troubles civils en cours et les réactions connexes et restrictions imposées par divers gouvernements et autorités (ou leur absence), un repli économique au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde ou l'inflation seraient susceptibles 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, fiscaux, commerciaux ou économiques entre territoires où Air Canada exerce des activités, le déclenchement réel ou appréhendé d'hostilités dans des régions que dessert ou survole Air Canada, ou dans des régions avoisinantes.

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 dans le présent rapport de gestion 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 dans le nombre de passagers, la tarification, les marges 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 son chiffre d'affaires, 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 ou de contrebalancer les risques auxquels elle doit faire face, en particulier ceux qui sont énoncés dans le présent rapport de gestion.

Prix des billets et demande du marché – Les fluctuations des prix 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.

Le prix des billets et la demande à l'égard du transport aérien d'Air Canada, à l'instar de ceux d'autres sociétés aériennes, ont beaucoup fluctué par le passé et peuvent fluctuer encore beaucoup à l'avenir, notamment en raison de la pandémie de COVID-19. Air Canada ne peut pas 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 en raison de nombreux facteurs 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 haut de gamme est également tributaire de divers facteurs, comme la situation économique et géopolitique et la pandémie de COVID-19. De nombreux facteurs,

comme la pandémie de COVID-19 ou d'autres maladies épidémiques, un repli économique, un climat d'instabilité géopolitique, 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 pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande à l'égard du transport aérien et les tarifs 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, entre autres des transporteurs à faibles coûts et à très faibles coûts canadiens, américains et étrangers, ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur les marchés que dessert ou prévoit desservir Air Canada, notamment les marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux, les marchés des voyages d'agrément, ainsi que les marchés du transport de fret, ou ils ont annoncé leur intention de le faire, tablant sur les occasions et changements créés récemment par la pandémie de COVID-19.

Certains transporteurs rivaux d'Air Canada ont reçu des subventions gouvernementales au secteur du transport aérien en raison de la pandémie de COVID-19, aide qui pourrait stimuler leur capacité de livrer concurrence, notamment aux sociétés aériennes qui n'ont pas reçu une telle aide gouvernementale (ou autant d'aide gouvernementale) ou qui n'y ont pas eu recours. Certains transporteurs rivaux d'Air Canada, dont des sociétés américaines et canadiennes, pourraient remanier en profondeur leur organisation (entre autres par voie de fusion avec un autre transporteur ou une autre entité ou d'acquisition par ceux-ci, 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. La concentration au sein du secteur du transport aérien et le fait que de plus en plus de transporteurs concluent des accords de partenariat commercial intégrés pourraient également favoriser la capacité concurrentielle de certains transporteurs.

La prédominance des sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits de voyage a donné lieu à une augmentation substantielle des nouveaux itinéraires et des prix 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 prix 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, de l'aide gouvernementale ou d'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.

COVID-19 – Les effets de la pandémie de COVID-19 ont eu une incidence importante sur Air Canada et pourraient avoir des répercussions ultérieures sensiblement défavorables sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Entre mars 2020 et le début ou le milieu de 2022, Air Canada et le reste de l'industrie mondiale du transport aérien ont fait face à un trafic nettement inférieur à celui de 2019 et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada. Les conditions se sont considérablement améliorées et les restrictions de déplacements ont été levées dans de nombreux pays, dont le Canada, toutefois, rien ne garantit que la pandémie de COVID-19 n'aura pas d'autres répercussions ou que la reprise se poursuivra comme prévu, notamment par suite d'autres vagues, perturbations de la chaîne d'approvisionnement et pressions inflationnistes.

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, notamment pour exercer ses activités, accroître son chiffre d'affaires et réduire ses coûts. Les systèmes technologiques d'Air Canada comprennent ceux relatifs à ses sites Web, aux ventes et services aux passagers, aux services fret, aux services clientèle dans les aéroports, aux opérations aériennes, au programme de fidélité, aux communications, à la comptabilité et à l'administration. Les sites Web d'Air Canada et ses autres systèmes technologiques doivent pouvoir traiter de manière efficace un volume élevé de trafic et traiter et transmettre de manière sûre et efficace des données critiques pour ses activités. Les systèmes technologiques auxquels Air Canada se fie sont par ailleurs tributaires de la performance de ses nombreux fournisseurs, laquelle est elle-même dépendante des écosystèmes de technologies de ceux-ci.

Pour exercer ses activités, Air Canada doit recueillir, traiter et stocker de manière sécuritaire des données sensibles, notamment des renseignements personnels sur ses clients, les membres Aéroplan, ses employés, ses partenaires commerciaux et d'autres parties. Le fonctionnement efficace, fiable et sécuritaire des réseaux et systèmes (y compris ceux de tiers) où sont stockées, transmises, traitées et conservées les informations sensibles 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 des virus informatiques) et à d'autres menaces opérationnelles ou menaces pour la sûreté. À l'instar d'autres entités exerçant leurs activités dans le monde numérique d'aujourd'hui, nous sommes exposés à des menaces à la sécurité de nos réseaux, de nos systèmes et de nos données. Ces menaces continuent d'augmenter à mesure que la fréquence, l'intensité et la complexité des tentatives d'attaque et d'intrusion se multiplient dans le monde. Nous avons été la cible de cyberattaques par le passé et nous nous attendons à continuer de l'être à l'avenir.

Le recours croissant au télétravail depuis le début de la pandémie de COVID-19 a également accru le risque d'atteintes à la cybersûreté. Air Canada investit dans des initiatives visant à atténuer ces risques, notamment des dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement 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, d'atteinte à la cybersûreté, toute défaillance lors de la migration vers un nouveau système, ou tout manquement à l'égard d'obligations en vigueur en matière de confidentialité, 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 ou ses fournisseurs se fient, seraient susceptibles de porter atteinte à Air Canada, notamment ternir sa réputation et l'exposer à des poursuites, à des réclamations pour violation de dispositions contractuelles ou à des amendes ou pénalités et/ou à des coûts de remise en conformité, et pourraient, 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 recherche et la conception ainsi que le financement 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 et concevoir, financer et mettre en œuvre d'importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres, entre autres celles qui concernent l'expansion des activités de transport de fret (notamment au moyen de l'exploitation d'avions-cargos), le renouvellement du parc aérien, la pénétration du marché du voyage d'agrément ou du transport aérien à faibles coûts (notamment par l'intermédiaire d'Air Canada Rouge), les initiatives pour lutter contre les changements climatiques, l'expansion des coentreprises, l'accroissement du chiffre d'affaires, la réduction des coûts, l'amélioration des processus administratifs, la mise en œuvre de nouvelles technologies, l'expansion de la capacité aérienne (notamment en ce qui a trait aux nouveaux appareils et aux nouvelles liaisons) et les initiatives de 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 (notamment les fournisseurs), 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 et de mise en œuvre ou d'autres initiatives importantes 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.

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. Les prix du carburant subissent de grandes fluctuations sous l'influence de nombreux facteurs, dont la conjoncture des marchés internationaux, les événements géopolitiques, l'offre et les coûts de raffinage du carburant d'aviation, la tarification du carbone, comme il est expliqué plus bas, et autres règlements, taxes, prélèvements ou autres mesures liés aux changements climatiques, ainsi que le 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. 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.

Levier financier – Le levier financier d'Air Canada est considérable. 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.

Le levier financier d'Air Canada lié à des obligations fixes est considérable, notamment en raison des coûts substantiels liés aux locations et acquisitions d'avions et autres financements, et il est possible qu'Air Canada ait, à l'avenir, à accroître son niveau d'endettement actuel ou prévu.

Bien que, avant l'écllosion de la pandémie de COVID-19, Air Canada se soit attachée à réduire son niveau d'endettement et à améliorer son ratio de levier financier, elle a dû augmenter considérablement son endettement en raison de la pandémie de COVID-19. Le 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 peut dépendre, 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, et de poursuivre les dépenses d'investissement et d'autres initiatives commerciales ou plans stratégiques. 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.

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 les niveaux de liquidité d'Air Canada, entre autres les risques liés aux contrecoups de la pandémie de COVID-19, à la conjoncture géopolitique, aux conditions économiques et à la santé publique, 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. Pour gérer le risque 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.

Le niveau d'endettement important d'Air Canada, du fait notamment des opérations de financement supplémentaires réalisées en réponse aux répercussions de la pandémie de COVID-19, ainsi que la conjoncture de marché et la disponibilité d'actifs à donner en garantie au titre d'emprunts ou d'autres dettes, outre l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur l'économie mondiale en général et l'industrie du transport aérien en particulier, peuvent rendre difficile la mobilisation de capitaux additionnels en vue de combler les besoins de liquidités de la Société selon des conditions acceptables, ou tout simplement de les combler.

Rien ne garantit que la Société continuera de disposer de liquidités suffisantes, provenant 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 cotes 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.

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 aéroports, notamment ses plaques tournantes de Toronto, Montréal et Vancouver. Les retards ou les interruptions de service dus à divers facteurs, comme l'incapacité des intervenants du secteur du transport aérien dont dépendent les activités d'Air Canada (notamment les aéroports, les services de sûreté, de douanes et de navigation aérienne et d'autres intervenants ou services), les problèmes liés à la sûreté ou à des défaillances informatiques ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques, les pénuries de main-d'œuvre ou les conflits de travail touchant des employés qui ne font pas partie du personnel d'Air Canada, comme les employés des aéroports, bagagistes, contrôleurs aériens, personnel de sûreté et autres travailleurs de soutien aux activités aéroportuaires, les épidémies, les pandémies et d'autres restrictions visant la santé publique (y compris relativement à la pandémie de COVID-19) 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 s'ajoutant à ceux découlant de conditions météorologiques, y compris des facteurs mentionnés dans le présent rapport de gestion, pourraient occasionner des interruptions ou des perturbations de service ou nuire à la demande et faire augmenter le coût des transports aériens. Ces conditions et facteurs d'ordre environnemental, comme les changements climatiques, les éruptions volcaniques ou d'autres phénomènes naturels, ainsi que les facteurs qui ont une origine humaine, peuvent également accroître la fréquence, la durée et l'intensité de phénomènes météorologiques violents, y compris au sol et en altitude (dont les phénomènes de turbulence). De tels événements, notamment aux aéroports ou aux destinations desservis par Air Canada ou sur les liaisons aériennes qu'elle utilise, pourraient avoir une incidence sur la viabilité ou le coût des vols vers ces destinations, entraîner des interruptions ou des perturbations de service, faire augmenter les coûts d'Air Canada ou comprimer la demande à l'égard du transport aérien, tous des facteurs pouvant porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Approvisionnements et fournisseurs essentiels – Le défaut ou l'incapacité d'Air Canada d'obtenir certains produits et services de la part de fournisseurs essentiels, y compris selon des modalités favorables et en temps opportun, 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, à des conditions et à des prix convenables, en temps opportun ou selon les échéanciers prévus, les biens et services, en quantité suffisante 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 de restauration, des services aéroportuaires (notamment les services de douanes et de sûreté et l'infrastructure de soutien correspondant à la demande), des services de dégivrage, des créneaux aéroportuaires, des services de maintenance avions, des services et des installations de manutention du fret, 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 à Air Canada des biens et des services de qualité souhaitable à des conditions ou prix convenables ou dans des délais acceptables pour Air Canada peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada, notamment la pandémie de COVID-19 et les perturbations des chaînes d'approvisionnement et pénuries de main-d'œuvre connexes. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en 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.

Services du transporteur régional – Le manquement du transporteur régional d'Air Canada à ses 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 donne plus d'envergure à son réseau au moyen de contrats d'achat de capacité conclus avec Jazz, qui exploite 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 Jazz pour 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, les effets de la pandémie de COVID-19, ou encore l'interruption ou la cessation imprévues des services de Jazz, ou d'autres circonstances semblables liées à d'autres sociétés aériennes auprès desquelles Air Canada pourrait se procurer de la capacité pour des vols régionaux, pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Personnel – Air Canada est tributaire des employés clés et d'effectifs suffisants et toute pénurie ou tout roulement de personnel importants pourrait lui nuire considérablement.

Air Canada dépend de sa capacité à attirer et à retenir une variété d'employés, notamment des cadres supérieurs, des gestionnaires, des employés affectés aux vols, à la technologie et aux activités d'exploitation et autres employés clés ayant l'expérience, les compétences et les connaissances nécessaires du secteur, afin d'exécuter son plan d'affaires et de mener ses activités. Une pénurie ou un roulement important des employés clés d'Air Canada (notamment en raison d'un marché du travail plus concurrentiel) seraient de nature à nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Maladies infectieuses – Les maladies infectieuses pourraient nuire à la demande à l'égard du transport aérien.

Les éclosions ou menaces d'éclosions de virus ou d'autres maladies infectieuses, notamment une épidémie ou une pandémie comme la COVID-19, 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 et avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Réglementation – Air Canada est assujettie à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'échelle internationale.

Air Canada et le secteur de l'aviation commerciale sont assujettis à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'échelle internationale, notamment en ce qui concerne les impôts et taxes, les redevances et activités aéroportuaires, les droits de route, les créneaux aéroportuaires, l'exploitation et la maintenance des appareils, la sûreté, les droits des passagers et consommateurs, la santé publique et la sécurité, 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, le marketing et la publicité, les licences, la concurrence, les coentreprises, les régimes de retraite, l'environnement (y compris en ce qui a trait à la gestion du carburant, à la pollution, aux changements climatiques, aux émissions de gaz à effet de serre et aux niveaux sonores), les douanes, l'immigration, le contrôle des changes et, dans une certaine mesure, la tarification.

Air Canada est assujettie à des lois, à des règlements et à des interprétations en matière d'impôt qui sont importants et en constante évolution et qui s'appliquent à ses activités dans divers territoires du monde. Une grande majorité des pays membres du Cadre inclusif de l'Organisation de coopération et de développement économiques (« OCDE ») ont accepté, en principe, les modifications proposées aux principes fiscaux de longue date. Ces changements mettent l'accent sur le lien, la réaffectation des bénéfices aux territoires de marché et un impôt minimum mondial. Étant donné que ces modifications sont assujetties à d'autres négociations et à la mise en œuvre par chaque pays membre, les règles définitives, le moment et l'incidence finale de ces modifications sur les obligations fiscales d'Air Canada sont incertains.

Air Canada ne peut prédire si, ni comment, les lois, règlements et exigences administratives ou initiatives similaires proposés au Canada ou à l'étranger seront réellement mis en œuvre, ni leur incidence sur ses activités. Bien qu'Air Canada cherche à se conformer à l'ensemble des lois, règlements applicables et exigences administratives, la mise en conformité peut nécessiter l'exercice d'un degré de jugement important pour ce qui est de leur interprétation. En outre, les interprétations, tout comme l'application et la mise en œuvre de ces exigences peuvent évoluer en raison de nombreux facteurs, dont les décisions des tribunaux, des autorités de réglementation, des autorités administratives et d'autres organismes. La conformité (ou la non-conformité) au cadre juridique et réglementaire et aux exigences administratives actuels et futurs 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 (y compris des impôts ou taxes, des amendes, des pénalités ou d'autres prélèvements), des entraves ou des désavantages concurrentiels. Rien ne garantit que le cadre juridique et réglementaire et les exigences administratives actuels et futurs ne seront pas susceptibles de porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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 accords de longue durée avec les syndicats représentant une partie importante de ses effectifs syndiqués, ces conventions collectives devraient arriver à échéance au cours des prochaines années. De plus, en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19, Air Canada ne devrait pas atteindre un point de référence pour les gros-porteurs aux termes de l'accord de longue durée qu'elle a conclu en 2014 avec l'Association des pilotes d'Air Canada, ce qui pourrait faire en sorte que l'APAC et Air Canada entament des négociations collectives dès le milieu de 2023. 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, notamment à des conditions conformes aux attentes d'Air Canada ou comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents, sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura par ailleurs aucun conflit de travail ou 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 lock-out 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.

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 à l'égard du transport aérien 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. La réduction des produits 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.

Programme de fidélité Aéroplan – La perte de partenaires pour l'échange ou l'accumulation 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 2020, Air Canada a mis en œuvre un programme de fidélité Aéroplan nouveau et transformé. Air Canada offre à ses clients membres Aéroplan la possibilité d'accumuler des points 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 de la capacité d'attirer de nouveaux participants et de

fidéliser les participants actuels ainsi que du maintien d'un nombre suffisant de partenaires d'accumulation et d'échange de points. Des hausses des taux d'échange des points Aéroplan accumulés, tout défaut de bien exploiter le programme Aéroplan, des réductions des taux d'interchange en vigueur au Canada 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.

Pertes par sinistre – 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 atteintes à la sûreté, 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.

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

Les accords stratégiques et commerciaux qu'Air Canada a conclus avec les membres du réseau Star Alliance, notamment Lufthansa AG, United Airlines et Air China, partenaires de la coentreprise, 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 fidélité 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.

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 à l'échelle mondiale 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 l'intermédiaire, entre autres, des médias sociaux. Qu'elle soit justifiée ou non, la publicité négative peut se répandre rapidement dans les médias sociaux et numériques. Dans la mesure où nous faisons l'objet de publicité négative ou nous sommes dans l'incapacité d'y réagir en temps opportun et de manière appropriée, notre marque et notre réputation pourraient être ternies. 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.

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 accords 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 ou de couvrir suffisamment les risques associés à la fluctuation des taux de change. 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.

Contraintes imposées par des clauses restrictives – Les clauses restrictives des accords auxquels Air Canada est ou peut être partie peuvent avoir une incidence sur la façon dont Air Canada exerce ses activités ou restreindre sa capacité d'exercer ses activités.

Certains des accords 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. Les autres accords 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.

Accessibilité à l'assurance et augmentation des frais d'assurance – L'augmentation des frais 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 de l'assurance en général, notamment le secteur des assurances aviation, subit de plus en plus de pertes et voit sa rentabilité s'amenuiser depuis quelques années, facteur qui comprime la capacité et accroît les primes. Cette situation pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d'Air Canada que sur sa propre assurabilité à l'avenir (y compris l'assurance contre le risque de guerre), notamment en ce qui concerne la couverture souhaitée ou les modalités qu'elle juge acceptables. Dans l'éventualité où les assureurs actuels d'Air Canada ne pourraient ou ne voudraient lui fournir la couverture nécessaire (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.

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 et des régimes complémentaires de retraite.

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation des régimes agréés à prestations déterminées 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). La législation fédérale canadienne sur les régimes de retraite prescrit les cotisations minimales que les promoteurs de régimes doivent verser à leurs régimes de retraite agréés à prestations déterminées. Les cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice considéré doivent être payées mensuellement, à moins que ces cotisations ne puissent être prélevées d'un excédent de solvabilité (sous réserve des modalités du régime et de la législation en vigueur). 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 la situation financière de la solvabilité des régimes de retraite, l'évolution de la réglementation, les données démographiques du régime, les modifications apportées aux dispositions du régime, la réussite des 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. Air Canada a pris des mesures importantes pour réduire le risque lié à ses régimes de retraite, et la capitalisation des régimes agréés à prestations déterminées au Canada est en situation excédentaire, mais rien ne garantit qu'un tel risque ne se concrétisera pas et n'aura pas d'incidence négative sur la capacité d'Air Canada de respecter ses obligations de capitalisation, ce qui pourrait à son tour porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Se reporter à la rubrique 8.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

19. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôle interne à l'égard de l'information financière

Air Canada 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 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 d'Air Canada, 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 d'Air Canada à des fins de publication conformément aux PCGR.

Air Canada 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 d'Air Canada. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada 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 d'Air Canada, 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 d'Air Canada 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 d'Air Canada 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 d'Air Canada.

Le Comité d'audit, des finances et du risque d'Air Canada a examiné le présent rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés audités, et le Conseil d'administration d'Air Canada 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 d'Air Canada, et de concert avec eux, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication d'Air Canada (aux termes du *Règlement 52-109*) et a conclu que, au 31 décembre 2022, 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 d'Air Canada, 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 s'est basée sur les 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 2022, les contrôles internes à l'égard de l'information financière d'Air Canada étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique d'Air Canada 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

En 2022, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière d'Air Canada n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence importante sur celui-ci.

20. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

Sont décrits ci-après certaines mesures et certains ratios 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.

Dans le calcul du BAIIDA ajusté, de la marge du BAIIDA ajusté, des CESMO ajustées, du résultat avant impôts ajusté, du bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et du bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué, Air Canada exclut l'incidence de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente. Comme il est décrit aux notes 2Z, 4, 6 et 10 des états financiers consolidés et notes complémentaires annuels audités d'Air Canada pour 2022 datés du 17 février 2023, ces éléments, qui étaient auparavant classés à titre d'éléments particuliers au compte consolidé de résultat, ont été reclassés comme suit :

- la subvention salariale publique, les modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux et le règlement lié à un régime d'avantages sociaux sont maintenant classés dans les salaires et charges sociales;
- les pertes de valeur sont maintenant classées dans un poste distinct appelé dépréciation d'actifs;
- les provisions pour réduction de l'effectif et les autres éléments sont maintenant classés dans les coûts de restructuration et de transaction.

Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les reclassements au compte consolidé des résultats.

BAIIDA et BAIIDA ajusté

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 du résultat 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. Dans le calcul du BAIIDA, Air Canada exclut l'incidence de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs et des coûts de restructuration et de transaction, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

Marge du BAIIDA ajusté

La marge du BAIIDA ajusté (BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) est couramment utilisée dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer la marge 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. De plus, l'incidence de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs et des coûts de restructuration et de transaction est retranchée du calcul de la marge du BAIIDA ajusté, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

Le BAIIDA, le BAIIDA ajusté et la marge du BAIIDA ajusté sont rapprochés du bénéfice d'exploitation (de la perte d'exploitation) selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Perte d'exploitation selon les PCGR	(28) \$	(503) \$	475 \$	(187) \$	(3 049) \$	2 862 \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	417	399	18	1 640	1 616	24
BAIIDA	389 \$	(104) \$	493 \$	1 453 \$	(1 433) \$	2 886 \$
Retrancher :						
Subvention salariale publique, montant net	-	(27)	27	-	(451)	451
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	-	6	(6)	-	82	(82)
Règlement lié à un régime d'avantages sociaux	-	125	(125)	-	125	(125)
Dépréciation d'actifs	-	24	(24)	4	38	(34)
Coûts de restructuration et de transaction	-	(2)	2	-	175	(175)
BAIIDA ajusté	389 \$	22 \$	367 \$	1 457 \$	(1 464) \$	2 921 \$
Produits d'exploitation	4 680 \$	2 731 \$	1 949 \$	16 556 \$	6 400 \$	10 156 \$
Marge d'exploitation (en %)	(0,6)	(18,4)	17,8 pp	(1,1)	(47,6)	46,5 pp
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	8,3	0,8	7,5 pp	8,8	(22,9)	31,7 pp

CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant de ses activités et d'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction et des coûts liés aux avions-cargos, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes moins pertinente. Exclure ces éléments 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.

Dans le calcul des CESMO ajustées, la charge de carburant d'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 d'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.

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables n'engagent pas. En décembre 2021, Air Canada a mis en service un avion-cargo 767 de Boeing et elle avait trois avions-cargos en service au 31 décembre 2022. Avant 2021, Air Canada n'a engagé aucun coût relatif à l'exploitation d'avions-cargos. 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 pour les activités de transport de passagers.

Les CESMO ajustées sont rapprochées des charges d'exploitation selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 708 \$	3 234 \$	1 474 \$	16 743 \$	9 449 \$	7 294 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 459)	(665)	(794)	(5 276)	(1 576)	(3 700)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(163)	(91)	(72)	(474)	(120)	(354)
Subvention salariale publique, montant net	-	27	(27)	-	451	(451)
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	-	(6)	6	-	(82)	82
Règlement lié à un régime d'avantages sociaux	-	(125)	125	-	(125)	125
Dépréciation d'actifs	-	(24)	24	(4)	(38)	34
Coûts de restructuration et de transaction	-	2	(2)	-	(175)	175
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(27)	-	(27)	(86)	-	(86)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 059 \$	2 352 \$	707 \$	10 903 \$	7 784 \$	3 119 \$
SMO (en millions)	22 368	14 057	59,1 %	82 558	33 384	147,3 %
CESMO ajustées (en cents)	13,68 ¢	16,74 ¢	(3,06) ¢	13,21 ¢	23,32 ¢	(10,11) ¢

Résultat avant impôts ajusté

Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets 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 à la cession d'actifs et du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

Le résultat avant impôts ajusté est rapproché du bénéfice (de la perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR comme suit :

	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
(en millions de dollars canadiens)						
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	146 \$	(617) \$	763 \$	(1 524) \$	(3 981) \$	2 457 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Subvention salariale publique, montant net	-	(27)	27	-	(451)	451
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	-	6	(6)	-	82	(82)
Règlement lié à un régime d'avantages sociaux	-	125	(125)	-	125	(125)
Dépréciation d'actifs	-	24	(24)	4	38	(34)
Coûts de restructuration et de transaction	-	(2)	2	-	175	(175)
Perte (profit) de change	(316)	(22)	(294)	732	52	680
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(7)	(2)	(5)	(24)	8	(32)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(44)	(59)	15	(133)	55	(188)
Perte aux règlements et modifications de dettes	31	-	31	14	129	(115)
Profit à la cession d'actifs	(21)	-	(21)	(21)	-	(21)
Résultat avant impôts ajusté	(211) \$	(574) \$	363 \$	(952) \$	(3 768) \$	2 816 \$

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, à l'exclusion de l'incidence après impôts de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets 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 et du profit ou de la perte à la cession d'actifs, 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) et le bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué sont rapprochés du bénéfice net selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	168 \$	(493) \$	661 \$	(1 700) \$	(3 602) \$	1 902 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Subvention salariale publique, montant net	-	(27)	27	-	(451)	451
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	-	6	(6)	-	82	(82)
Règlement lié à un régime d'avantages sociaux	-	125	(125)	-	125	(125)
Dépréciation d'actifs	-	24	(24)	4	38	(34)
Coûts de restructuration et de transaction	-	(2)	2	-	175	(175)
(Profit) perte de change	(316)	(22)	(294)	732	52	680
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(7)	(2)	(5)	(24)	8	(32)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(44)	(59)	15	(133)	55	(188)
Perte aux règlements et modifications de dettes	31	-	31	14	129	(115)
Profit à la cession d'actifs	(21)	-	(21)	(21)	-	(21)
Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus ¹⁾	(28)	(127)	99	140	(379)	519
Perte nette ajustée	(217) \$	(577) \$	360 \$	(988) \$	(3 768) \$	2 780 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	358	358	-	358	351	7
Perte ajustée par action – résultat dilué	(0,61) \$	(1,61) \$	1,00 \$	(2,76) \$	(10,74) \$	7,98 \$

1) En 2022, le recouvrement d'impôts sur le résultat différé comptabilisé dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancé par une charge d'impôts sur le résultat différé comptabilisée par le biais du compte consolidé de résultat d'Air Canada. Cette charge est déduite du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée). Par comparaison, une charge d'impôts sur le résultat différé a été déduite du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée) pour l'exercice 2021.

Le tableau ci-après 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.

(en millions)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2022	2021	2022	2021
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	358	358	358	351
Effet dilutif	-	-	-	-
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	358	358	358	351

Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 8.5, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Dettes nettes

La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Se reporter à la rubrique 8.3, *Dettes nettes*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

21. GLOSSAIRE

Aéropian – Aéropian inc.

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

BAIIDA ajusté – Bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, à l'exclusion de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs et des coûts de restructuration et de transaction. Le BAIIDA ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé d'Air Canada ajusté pour en exclure l'incidence après impôts de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets 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 et du profit ou de la perte à la cession d'actifs. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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 pour en exclure l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction et des coûts liés aux avions-cargos. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *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.

Dettes nettes – Total des passifs au titre de la dette à long terme (incluant la portion courante) moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Se reporter à la rubrique 8.3, *Dettes nettes*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure de gestion du capital et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

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 sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 8.5, *Variations des flux de trésorerie*, et à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

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

Marge du BAIIDA ajusté – BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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 – Renvoi à la définition établie par l'International Air Transport Association (« 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.

Point (ou point de pourcentage ou pp) – Mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.

Produits passages et fret intérieurs – Produits tirés de vols effectués 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 (ou ratio dette nette-BAIIDA ajusté) – Ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIDA ajusté des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 8.3, *Dette nette*, et 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

Résultat avant impôts ajusté – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat ajusté pour en exclure l'incidence de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets 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 et du profit ou de la perte à la cession d'actifs. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *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.