



2021

Rapport de gestion

Le 18 février 2022



AIR CANADA

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES.....	1
2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES	2
3. À PROPOS D’AIR CANADA.....	5
4. FAITS SAILLANTS DE 2021	6
5. STRATÉGIE	14
6. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES EXERCICES 2021 ET 2020	19
7. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2021 ET DE 2020.....	28
8. PARC AÉRIEN	34
9. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL	36
9.1. LIQUIDITÉ	36
9.2. SITUATION FINANCIÈRE.....	38
9.3. DETTE NETTE.....	39
9.4. FONDS DE ROULEMENT	40
9.5. FLUX DE TRÉSORERIE	41
9.6. DÉPENSES D’INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES	44
9.7. OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE.....	45
9.8. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES.....	47
9.9. CAPITAL-ACTIONS	48
10. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS.....	49
11. PRINCIPALES INFORMATIONS ANNUELLES	50
12. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE.....	50
13. MÉTHODES COMPTABLES.....	53
14. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES.....	53
15. ACCORDS HORS BILAN	57
16. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	58
17. GESTION DU RISQUE DE L’ENTREPRISE ET GOUVERNANCE.....	58
18. FACTEURS DE RISQUE	61
19. CONTRÔLES ET PROCÉDURES	77
20. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	79
21. GLOSSAIRE.....	82

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		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d’exploitation	2 731	827	1 904	6 400	5 833	567
Perte d’exploitation	(503)	(1 003)	500	(3 049)	(3 776)	727
Perte avant impôts sur le résultat	(617)	(1 275)	658	(3 981)	(4 853)	872
Perte nette	(493)	(1 161)	668	(3 602)	(4 647)	1 045
Résultat avant impôts ajusté ¹⁾	(574)	(1 326)	752	(3 768)	(4 425)	657
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	22	(728)	750	(1 464)	(2 043)	579
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	10 361	8 013	2 348	10 361	8 013	2 348
Perte par action – résultat dilué	(1,38)	(3,91)	2,53	(10,25)	(16,47)	6,22
Statistiques d’exploitation³⁾	2021	2020	Variation (%)	2021	2020	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	9 612	2 432	295,2	21 045	23 239	(9,4)
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	14 057	6 000	134,3	33 384	37 703	(11,5)
Coefficient d’occupation (en %)	68,4 %	40,5 %	27,9 pt ⁸⁾	63,0 %	61,6 %	1,4 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	21,2	19,5	8,8	21,4	18,9	13,3
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,5	7,9	83,6	13,5	11,6	15,9
Produits d’exploitation par SMO (en cents)	19,4	13,8	40,9	19,2	15,5	23,9
Charges d’exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	23,0	30,5	(24,6)	28,3	25,5	11,1
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	16,7	29,8	(43,9)	23,3	21,6	7,8
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	25,2	17,9	40,8	19,8	21,1	(6,4)
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période ⁵⁾	337	344	(2,0)	337	344	(2,0)
Sièges routés (en milliers)	8 772	3 673	138,8	21 105	22 780	(7,4)
Mouvements des appareils (en milliers)	71,5	31,1	130,5	175,3	191,5	(8,4)
Longueur d’étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 602	1 634	(1,9)	1 582	1 655	(4,4)
Coût du litre de carburant (en cents)	83,9	50,4	66,6	74,7	61,4	21,7
Consommation de carburant (en milliers de litres)	791 581	372 204	112,7	2 108 144	2 153 764	(2,1)
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	5 836	1 625	259,2	13 192	13 760	(4,1)

1) Le résultat avant impôts ajusté, le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. 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.

2) Liquidités non soumises à restrictions signifie la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme ainsi que des montants disponibles aux termes de facilités de crédit d’Air Canada. Au 31 décembre 2021, les liquidités non soumises à restrictions se chiffraient à 10 361 M\$ et se composaient de trésorerie et d’équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 403 M\$ et d’un montant de 958 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 décembre 2020, les liquidités non soumises à restrictions se chiffraient à 8 013 M\$ et se composaient de trésorerie et d’équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme.

3) À l’exception de l’effectif moyen en ETP, les statistiques d’exploitation dans le présent tableau tiennent compte des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d’achat de capacité avec Air Canada.

4) Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l’exclusion des ETP chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d’achat de capacité avec Air Canada. Au 31 décembre 2021, il y avait 25 775 employés en poste au Canada.

5) Le nombre d’avions composant le parc aérien en exploitation d’Air Canada au 31 décembre 2021 et au 31 décembre 2020 comprend plusieurs avions immobilisés au sol en raison de l’incidence de la pandémie de COVID-19.

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

7) Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage / de l’itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l’IATA.

8) « pt » 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 2021 et l'exercice 2021, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés audités et les notes complémentaires d'Air Canada de l'exercice 2021. 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 17 février 2022.

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 18 février 2022, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2021 et de l'exercice 2021. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au 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 et dans les documents intégrés par renvoi aux présentes, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise les activités d'Air Canada. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment ceux qui sont indiqués ci-après.

Air Canada, à l'image du reste de l'industrie mondiale du transport aérien, a continué de faire face à une baisse importante du trafic en 2021, en regard de l'exercice 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. Bien qu'il y ait des indices d'amélioration, la demande de transport demeure difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation pourrait se rétablir. La pandémie de COVID-19 a et peut continuer d'avoir des

répercussions économiques importantes, notamment sur les dépenses et le comportement des entreprises et des consommateurs, facteur qui pourrait à son tour affecter gravement la demande à l'égard du transport aérien. Le retour des voyages d'affaires aux niveaux d'avant la pandémie peut être perturbé par l'évolution des modèles commerciaux et des pratiques de télétravail sous l'influence de la pandémie de COVID-19, y compris le recours accru et continu aux vidéoconférences et autres technologies de télétravail ainsi que la tendance des entreprises et des consommateurs à adopter des modes de transport ayant une empreinte écologique moindre. Air Canada suit de très près la situation et prendra les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19, laquelle dépendra de divers facteurs, parmi lesquels l'évolution de l'épidémie, y compris ses variants, la disponibilité de tests de dépistage rapides, de vaccins et de traitements efficaces contre le virus, les mesures prises par les gouvernements notamment en matière de santé et autres restrictions et la réaction des voyageurs, la complexité associée au redémarrage d'un secteur dont les nombreuses parties prenantes doivent agir de façon coordonnée, ainsi que le moment et l'ampleur de la reprise des voyages internationaux et des voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, aucun de ces facteurs ne pouvant être prédit avec certitude.

Les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, la concurrence, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les cours de l'énergie, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les autres épidémies, les attentats terroristes, les conflits armés, sa dépendance envers les fournisseurs clés, sa capacité d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les interruptions de service, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité de la main-d'œuvre d'Air Canada, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les 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 [sedar.com](https://www.sedar.com), notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de ce rapport (ou à la date 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

Étant donné l'incidence de la pandémie de COVID-19 et le contexte économique, ainsi que la récente volatilité marquée des cours du carburant et des taux de change, Air Canada ne présente aucune hypothèse à l'égard du PNB, des cours du carburant ou des taux de change.

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. Le 1^{er} mars 2021, Air Canada a annoncé un accord (décrit plus amplement dans le présent rapport de gestion) modifiant les modalités de son CAC et regroupant tous ses services aériens régionaux sous Jazz.

En 2021, de concert avec ses partenaires transporteurs régionaux, Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 448 vols réguliers directs vers 154 destinations sur les six continents (même si, en raison de la pandémie de COVID-19, les vols vers de nombreuses destinations ont été suspendus ou n'ont pas été exploités de façon continue tout au long de 2021). Par comparaison, en 2019, conjointement avec les partenaires transporteurs régionaux, Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 1 531 vols réguliers directs pour 217 destinations sur les six continents, soit 62 destinations canadiennes, 56 destinations aux États-Unis et un total de 99 destinations internationales.

Au 31 décembre 2021, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comprenait 175 appareils, soit 97 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus et 78 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, dont un avion-cargo 767 de Boeing, alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 39 appareils monocouloirs d'Airbus. Au 31 décembre 2021, le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 50 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, 48 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de De Havilland et 25 appareils E175 d'Embraer pour un total de 123 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'entremise 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, certains appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus qui ont été convertis pour les doter d'un espace de chargement de fret accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers, ainsi qu'un avion-cargo 767 de Boeing. Air Canada Cargo exploitait un avion-cargo 767 de Boeing au 31 décembre 2021 et elle prévoit en mettre trois autres en service d'ici la fin de 2022. En 2022, Air Canada entend continuer de mettre à profit sa flotte d'avions-cargos pour tirer parti de la croissance du volume de fret aérien.

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. Il 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. FAITS SAILLANTS DE 2021

Air Canada, à l'image du reste de l'industrie mondiale du transport aérien, a continué de faire face à une baisse importante du trafic en 2021, en regard de l'exercice 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 effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets, qui comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, se sont maintenus en 2021, les mesures imposées par le Canada comptant parmi les restrictions de déplacements et les obligations de mise en quarantaine les plus strictes du monde. En comparaison de 2020, les produits d'exploitation ont augmenté de 10 %, alors que la capacité et le trafic ont respectivement baissé de 11 % et de 9 % en 2021. En regard de 2019, les produits d'exploitation, la capacité et le trafic ont respectivement diminué de 67 %, de 70 % et de 78 % en 2021. Un complément d'information sur les résultats de l'exercice 2021 en comparaison de l'exercice 2020 et ceux du quatrième trimestre de 2021 en comparaison du quatrième trimestre de 2020, est présenté à la rubrique 6, *Résultats des activités – Comparaison des exercices 2021 et 2020* et à la rubrique 7, *Résultats des activités – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2021 et de 2020*.

Financement et situation de trésorerie

Accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres conclus avec le gouvernement du Canada

Le 12 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) une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres qui lui donnait accès à des liquidités maximales de 5,879 G\$ par l'intermédiaire du programme de Crédit d'urgence pour les grands employeurs (« CUGE »).

En novembre 2021, Air Canada s'est retirée du soutien financier consenti par le gouvernement du Canada, n'ayant eu recours qu'à la facilité destinée uniquement au remboursement aux clients de billets non remboursables. Aucune somme n'a été prélevée sur les facilités de 3,975 G\$ disponibles, à savoir une facilité renouvelable garantie et des facilités de crédit non renouvelables non garanties. Conformément aux modalités de son accord avec le gouvernement, Air Canada avait le droit de mettre fin à ces facilités à tout moment sans pénalité, et elle s'est prévaluée de ce droit en novembre 2021.

Le montage financier, qui prévoyait des prêts entièrement remboursables dont Air Canada ne se prévaudrait que selon ses besoins ainsi qu'un placement en titres de capitaux propres, était constitué comme suit :

- Un montant maximal de 1,404 G\$ consistant en une tranche de la facilité de crédit non garantie visant à financer le remboursement de billets non remboursables aux clients. La facilité d'une durée de sept ans échéant en avril 2028 porte intérêt au taux annuel de 1,211 %. Les prélèvements sur cette facilité étaient disponibles et ont été effectués mensuellement en fonction du montant des remboursements traités et versés jusqu'au 30 novembre 2021. Au 31 décembre 2021, un montant de 1,273 G\$ avait été prélevé à même cette facilité pour financer le remboursement de billets non remboursables aux clients. Aucun montant supplémentaire ne peut être prélevé sur cette facilité.

- Un produit brut de 500 M\$ tiré du placement de 21 570 942 actions d’Air Canada, au prix de 23,17933 \$ l’action (produit net de 480 M\$), toujours détenues par le gouvernement.
- Un montant de 1,5 G\$ sous forme de facilité de crédit renouvelable garantie échéant en avril 2026 et portant intérêt au taux CDOR (Canadian Dollar Offered Rate) majoré de 1,5 %. La facilité était garantie au moyen d’une charge de premier rang grevant les actifs d’Aéropian, les actions détenues par Air Canada dans Aéropian ainsi que certains actifs d’Air Canada. Air Canada n’a prélevé aucun montant sur cette facilité qui, comme il est indiqué ci-dessus, a depuis été résiliée par Air Canada.
- Un montant de 2,475 G\$ sous forme de trois facilités de crédit non renouvelables et non garanties de 825 M\$ chacune. La première, une tranche d’une durée de cinq ans échéant en avril 2026, porte intérêt au taux annuel CDOR majoré de 1,75 %; la deuxième, une tranche d’une durée de six ans échéant en avril 2027, porte intérêt au taux annuel de 6,5 % (augmentant à 7,5 % après cinq ans); et la troisième, une tranche d’une durée de sept ans échéant en avril 2028, porte intérêt au taux annuel de 8,5 % (augmentant à 9,5 % après cinq ans). Aucun montant n’a été prélevé sur ces facilités qui, comme il est indiqué ci-dessus, ont depuis été résiliées par Air Canada.
- Air Canada a émis, en faveur du gouvernement du Canada, 14 576 564 bons de souscription pouvant initialement être exercés pour l’achat d’un nombre équivalent d’actions d’Air Canada, au prix d’exercice de 27,2698 \$ l’action, au cours d’une période de 10 ans. La moitié des bons de souscription ont été acquis lors de la mise en place des facilités de crédit garanties et non garanties ci-dessus, tandis que la moitié restante serait acquise proportionnellement aux montants qu’Air Canada aurait pu utiliser en vertu des facilités de crédit non garanties désormais expirées. Les bons de souscription étaient assujettis à un droit de rachat non récurrent en faveur d’Air Canada, aux termes duquel Air Canada pouvait, à certaines conditions, racheter aux fins d’annulation tous les bons de souscription en circulation à un prix par bon de souscription égal à leur juste valeur de marché. Les bons de souscription dont les droits sont acquis pouvaient être exercés par leur porteur soit en payant le prix d’exercice, soit en exerçant une option d’exercice sans décaissement. Étant donné la résiliation des facilités de crédit d’exploitation, les bons de souscription dont les droits ne sont pas acquis ont été annulés. De plus, Air Canada a exercé son droit de rachat sur les bons de souscription dont les droits sont acquis et les a rachetés et annulés en janvier 2022 pour la somme de 82 M\$, ce qui équivaut à la valeur comptable des bons de souscription dont les droits sont acquis au 31 décembre 2021.

Dans le cadre du montage financier, Air Canada avait pris un certain nombre d’engagements liés au remboursement des clients, à la desserte des collectivités régionales, à des restrictions touchant l’utilisation des fonds fournis, les niveaux d’emploi et les dépenses d’investissement. Ces engagements comprenaient ce qui suit :

- Offre de l’option de remboursement selon le mode de paiement initial aux clients admissibles qui ont acheté des billets non remboursables avant le 13 avril 2021 pour un voyage commençant au plus tôt en février 2020, mais qui n’ont pas voyagé en raison de la COVID-19. En appui à ses agences de voyages partenaires, Air Canada a décidé qu’elle ne reprendrait pas la commission de vente que celles-ci ont touchée sur les billets remboursés.
- Reprise des dessertes ou accès au réseau d’Air Canada dans la plupart des collectivités régionales où le service avait été suspendu en raison des répercussions de la COVID-19 sur les déplacements, au moyen de services directs ou de nouveaux accords interlignes avec des transporteurs régionaux tiers.
- Restrictions s’appliquant aux dividendes ou aux paiements de distributions sur les titres de participation d’Air Canada, ou à tout achat, rachat ou autre acquisition ou cession à titre onéreux de tout titre de participation ou titre d’emprunt convertible d’Air Canada tant qu’une dette était

en cours en vertu des facilités de crédit garanties ou non garanties (à l'exclusion de la tranche de la facilité de crédit non garantie affectée aux remboursements des billets non remboursables aux clients) et pendant une période de 12 mois suivant la résiliation de ces facilités.

- Obligations de maintenir un niveau d'emploi équivalent ou supérieur à celui du 1^{er} avril 2021.
- Achèvement de l'acquisition par la Société de 33 appareils A220 d'Airbus construits aux installations d'Airbus situées à Mirabel, au Québec. Air Canada s'est également engagée à prendre livraison de la totalité des 40 appareils 737 MAX de Boeing en commande ferme. L'exécution de ces commandes demeure assujettie aux modalités des conventions d'achat applicables.

En ce qui a trait à l'investissement du gouvernement dans les titres de capitaux propres, Air Canada s'est engagée à accorder les droits d'inscription usuels au gouvernement. Les actions d'Air Canada émises au gouvernement sont assujetties à certaines restrictions de transfert, à savoir : i) des restrictions sur tout transfert, autre qu'à des sociétés apparentées au gouvernement, pour une période commençant à la date d'émission et se terminant à la date qui tombe un an après la date d'émission; ii) des restrictions sur les transferts aux concurrents et aux porteurs de titres d'Air Canada qui détiennent ou contrôlent au moins 5 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, y compris les titres convertibles, après conversion, sous réserve des exceptions habituelles.

Opérations de refinancement

En août 2021, Air Canada a procédé à la clôture d'un placement privé de 2,0 G\$ de billets garantis de premier rang à 4,625 % échéant en 2029 (les « billets en dollars canadiens ») et de 1,2 G\$ US de billets garantis de premier rang à 3,875 % échéant en 2026 (les « billets en dollars américains » et, avec les billets en dollars canadiens, les « billets »). Air Canada a également procédé à la clôture de sa nouvelle facilité de crédit garantie de premier rang de 2,9 G\$ US composée d'un nouveau prêt à terme B échéant en 2028 de 2,3 G\$ US (le « prêt à terme ») et d'une nouvelle facilité de crédit renouvelable inutilisée de 600 M\$ US échéant en 2025 (la « facilité renouvelable » et, avec le prêt à terme, les « facilités de crédit garanties de premier rang »).

Air Canada a tiré un produit brut totalisant environ 7,1 G\$ de la vente des billets et des facilités de crédit garanties de premier rang. Elle a affecté le produit tiré de la vente des billets en dollars canadiens ainsi que le produit du prêt à terme aux fins suivantes : i) le règlement de la totalité du capital de 200 M\$ exigible au titre de ses billets garantis de premier rang à 4,75 % échéant en 2023 et le remboursement de la totalité du capital de 840 M\$ exigible au titre de ses billets de deuxième rang à 9 % échéant en 2024, ii) le remboursement de la totalité de l'encours de la dette de 1,178 G\$ US de la Société aux termes de la convention de prêt datée du 6 octobre 2016, laquelle est composée d'une facilité de prêt à terme B syndiquée garantie en dollars américains et d'une facilité de crédit renouvelable syndiquée garantie en dollars américains et iii) le règlement des honoraires et frais d'opération applicables. Aucune somme n'était prélevée sur la facilité renouvelable au 31 décembre 2021.

Les billets et les obligations d'Air Canada aux termes des facilités de crédit garanties de premier rang sont des obligations garanties de premier rang de la Société, assorties d'une sûreté de premier rang, sous réserve de certaines charges autorisées, grevant certains biens donnés en garantie composés de la quasi-totalité des routes internationales et des baux relatifs aux créneaux d'aéroports et aux portes d'embarquement de la Société.

Par ailleurs, en 2021, Air Canada a remboursé intégralement ses billets non garantis prioritaires à 7,75 % d'un capital de 400 M\$ US et sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$. La facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ demeure disponible et n'a fait l'objet d'aucun prélèvement.

Naviguer à travers la pandémie de COVID-19

Le 21 juin 2021, le gouvernement du Canada a annoncé la première phase d'assouplissement des mesures frontalières, notamment :

- Depuis le 5 juillet 2021, les voyageurs entièrement vaccinés qui sont autorisés à entrer au Canada ne sont plus soumis à l'obligation fédérale de se mettre en quarantaine ou de subir un test de dépistage de la COVID-19 au huitième jour suivant leur arrivée.
- Depuis le 9 août 2021, les citoyens et résidents permanents entièrement vaccinés des États-Unis, qui vivent dans ce pays, peuvent entrer au Canada pour un voyage non essentiel, sous certaines conditions. L'obligation de mise en quarantaine dans un hôtel désigné par le gouvernement est également levée pour tous les voyageurs à partir de cette date.
- Depuis le 7 septembre 2021, les ressortissants étrangers entièrement vaccinés ont le droit d'entrer au Canada pour un voyage non essentiel. Les voyageurs étrangers qui ne satisfont pas aux exigences pour être considérés comme entièrement vaccinés demeurent interdits d'entrée au Canada, sauf s'ils sont admissibles à l'exemption précisée dans les décrets pris au titre de la *Loi sur la mise en quarantaine*. Les enfants non vaccinés de moins de 12 ans – de moins de cinq ans, selon une révision ultérieure –, accompagnés de parents, beaux-parents ou tuteurs entièrement vaccinés, ne sont pas tenus de faire une quarantaine, mais ils doivent observer des mesures sanitaires rigoureuses, notamment les règles relatives aux tests de dépistage (hormis quelques exceptions) et éviter les contacts avec d'autres personnes pendant 14 jours.

Le 25 août 2021, Air Canada a annoncé l'établissement d'une nouvelle politique de santé et de sécurité qui, afin de mieux protéger ses employés et ses clients, a rendu obligatoire la vaccination complète contre la COVID-19 (sous réserve de rares exceptions en vertu de la loi) d'ici le 30 octobre 2021 et la déclaration du statut vaccinal pour tout le personnel de la Société. De plus, la vaccination complète devient une condition d'embauche à Air Canada.

Depuis le 30 novembre 2021, le gouvernement du Canada exige que tous les voyageurs soient entièrement vaccinés pour pouvoir monter à bord d'un avion au Canada, sous réserve de rares exceptions.

En réponse au variant Omicron, le gouvernement du Canada a ajouté des exigences de dépistage à l'arrivée pour les personnes entièrement vaccinées en provenance d'un pays autre que les États-Unis. Depuis décembre 2021, ces voyageurs doivent être prêts à subir un test PCR de dépistage de la COVID-19 à leur arrivée et à se mettre en quarantaine dans un endroit approprié jusqu'à ce qu'ils reçoivent un résultat négatif au test effectué à l'arrivée. Les voyageurs arrivant des États-Unis, qui n'ont pas séjourné dans un autre pays au cours des 14 jours précédents, continuent de faire l'objet d'un processus de sélection au hasard pour les tests de dépistage de la COVID-19 à leur arrivée. Les voyageurs non vaccinés ou partiellement vaccinés autorisés à entrer au Canada demeurent assujettis à l'exigence fédérale de mise en quarantaine et de subir un test de dépistage PCR de la COVID-19 au moment de leur arrivée et le huitième jour suivant leur arrivée.

Jusqu'au 28 février 2022, un résultat négatif au test PCR de dépistage de la COVID-19 effectué dans les 72 heures précédant le départ ou la preuve d'un résultat de test positif effectué dans les 11 à 180 jours avant le vol sera exigé de tous les voyageurs, peu importe leur statut vaccinal. Le 15 février 2022, le gouvernement du Canada a annoncé un assouplissement supplémentaire de certaines restrictions de déplacements pour les voyageurs entièrement vaccinés. Ces changements, qui entrent en vigueur le 28 février 2022, comprennent ce qui suit :

- Les voyageurs entièrement vaccinés arrivant au Canada feront l'objet d'un processus de sélection au hasard pour un test de dépistage de la COVID-19 à l'arrivée, mais ne seront pas tenus de se mettre en quarantaine en attendant le résultat du test.

- Les enfants de moins de 12 ans qui voyagent avec des adultes entièrement vaccinés restent exemptés de la mise en quarantaine, mais ils n'auront plus à éviter de fréquenter l'école, un camp, la garderie ou d'autres espaces publics.
- Les voyageurs auront la possibilité de présenter le résultat d'un test antigénique rapide de la COVID-19 (effectué le jour avant le vol prévu) ou le résultat d'un test de dépistage moléculaire (effectué au maximum 72 heures avant le vol prévu).
- Les conseils de santé aux voyageurs passent du niveau 3 au niveau 2, ce qui signifie que le gouvernement ne recommandera plus aux Canadiens d'éviter les voyages non essentiels.
- Les vols internationaux transportant des passagers auront l'autorisation d'atterrir dans tous les autres aéroports canadiens qui sont désignés par l'Agence des services frontaliers du Canada pour recevoir des vols de passagers internationaux.

Réseau et horaire

Du 31 janvier 2021 au 26 juin 2021, Air Canada a suspendu les vols vers des destinations du Mexique et des Antilles en raison des préoccupations liées à la COVID-19, particulièrement durant la semaine de relâche du printemps. La décision, visant à assurer une réduction ordonnée du service et à atténuer le plus possible l'incidence sur la clientèle, a été prise en collaboration avec le gouvernement du Canada à la suite de consultations.

Le 15 juin 2021, Air Canada a annoncé son horaire de la saison estivale de pointe 2021 pour les lignes intérieures, lesquelles desservent 50 destinations d'un océan à l'autre. Figurent à l'horaire l'inauguration de trois liaisons, le rétablissement de certaines liaisons régionales et des gros-porteurs offrant les classes Signature Air Canada et Économique Privilège sur certaines lignes transcontinentales.

Le 18 juin 2021, Air Canada a exploité le vol inaugural de sa liaison sans escale entre Montréal et Le Caire, qui dessert la vaste communauté égyptienne établie à Montréal et dans toute l'Amérique du Nord, en plus de procurer une ville-porte supplémentaire à destination de l'Afrique.

À la suite de l'annonce par le gouvernement du Canada de l'assouplissement des restrictions de voyage pour les citoyens et les résidents permanents des États-Unis, le 19 juillet 2021, Air Canada a publié son horaire des vols transfrontaliers estivaux, qui comprend 55 dessertes et 34 destinations aux États-Unis, soit jusqu'à 220 vols quotidiens entre le Canada et les États-Unis.

Au troisième trimestre de 2021, Air Canada a annoncé une série de nouvelles lignes, notamment de nouveaux services hivernaux au départ de Québec, pour Orlando et Fort Lauderdale et la reprise des dessertes de Punta Cana et de Cancún, au départ de Québec, et de la liaison entre Montréal et les îles de Toronto. Air Canada a également annoncé le rétablissement des vols sans escale au départ et à destination de Delhi, à la suite de la levée des restrictions imposées par le gouvernement du Canada sur les vols sans escale au départ de l'Inde.

En septembre 2021, Air Canada Rouge a repris son service entre Toronto et Las Vegas, Orlando et Regina; d'autres destinations se sont ajoutées jusqu'à la fin de 2021, dont Cancún et Tampa.

En octobre 2021, Air Canada a annoncé d'autres ajouts à son horaire :

- Deux nouvelles lignes saisonnières reliant Québec à Vancouver et à Calgary. Ces services devraient commencer en mai 2022.
- Accroissement du service pour plusieurs destinations clés de l'Amérique du Sud. La desserte toute l'année de São Paulo, au Brésil, à partir de Montréal a repris en décembre 2021. Le service sans escale entre Montréal et Bogotá, en Colombie, a commencé au début de décembre 2021, alors que la fréquence des vols entre Toronto et Bogotá est passée à quatre par semaine à compter de novembre 2021. Le service entre Toronto et Santiago, au Chili, a repris en

janvier 2022. Air Canada dessert maintenant Buenos Aires, en Argentine, à partir de Toronto et de Montréal, via São Paulo.

- Nouveau service saisonnier entre Toronto et Saint-Domingue, en République dominicaine, dès décembre 2021.
- Établissement de l'horaire d'été 2022 prévu pour l'Europe, l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Inde. Outre ses services réguliers assurés toute l'année, Air Canada a annoncé la reprise d'importantes dessertes saisonnières estivales telles que Barcelone, Venise, Nice, Manchester, Édimbourg et Reykjavik.
- Depuis octobre 2021, expansion du service vers l'Inde avec accroissement de la fréquence au départ de Toronto, et nouvelle desserte sans escale toute l'année de Delhi au départ de Montréal.

En 2021, Air Canada a rappelé plus de 10 000 employés qui étaient en mise à pied technique en 2020 en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19.

Nos employés et notre culture

En 2021, Air Canada a été reconnue par Mediacorp Canada Inc. comme l'un des Meilleurs employeurs pour la diversité au Canada pour la sixième année d'affilée et comme l'un des Meilleurs employeurs de Montréal pour la huitième année de suite. Air Canada s'est classée parmi les 50 entreprises les plus engagées® pour la cinquième année d'affilée et a été choisie en tant que l'une des entreprises « Élite 8 » parmi les lauréates du prix décerné par Achievers aux 50 entreprises les plus engagées®, honorant les 50 meilleurs employeurs qui mettent l'engagement, l'harmonie et la reconnaissance au centre de l'expérience de leurs employés.

En octobre 2021, Air Canada s'est vu décerner plusieurs distinctions dans le cadre des World Airline Awards de Skytrax de 2021 : Meilleur personnel au sol et à bord en Amérique du Nord, Meilleur personnel au sol et à bord au Canada, Meilleur salon de classe affaires en Amérique du Nord et Transporteur par excellence face à la COVID-19.

Expérience client

Le 13 avril 2021, Air Canada a annoncé qu'elle offrait de rembourser les voyageurs ayant acheté des billets à tarif non remboursable avant le 13 avril 2021 pour un voyage commençant au plus tôt le 1^{er} février 2020, dont les vols ont été annulés ou qui ont volontairement annulé leur voyage en raison de la pandémie de COVID-19. Cette politique permettait aux clients admissibles de soumettre une demande de remboursement jusqu'au 12 juillet 2021. De surcroît, pour les nouveaux billets achetés à compter du 13 avril 2021, Air Canada offre à ses clients l'option de remboursement selon le mode de paiement initial dans les cas où Air Canada a annulé leur vol ou modifié l'heure du départ de plus de trois heures, peu importe le motif. Les clients d'Air Canada peuvent également accepter des points Aéroplan, auxquels s'ajoute une bonification de 65 %, ou un bon de voyage d'Air Canada.

Le 7 septembre 2021, Air Canada a dévoilé son portail Prêts à voyager enrichi, un outil en ligne interactif qui aide les clients à planifier et à préparer leurs prochains voyages. Air Canada continue de concevoir des solutions pratiques pour alléger les préparatifs de voyage de ses clients, peu importe où ils désirent se rendre, notamment en les aidant à s'y retrouver dans les exigences d'entrée changeantes relativement à la COVID-19 imposées par les pays de son réseau mondial en rendant disponible au même endroit toute l'information pertinente. En plus de mettre à portée de main les renseignements de voyage essentiels, le portail Prêts à voyager, simple à utiliser, facilite le choix des clients parmi les destinations envisagées en présentant, au moyen d'une carte interactive, les pays accessibles aux visiteurs.

En 2021, Air Canada a été nommée meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour la troisième 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 deuxième année d'affilée dans le cadre du 18^e sondage effectué auprès du lectorat de *Global Traveler*, composé de voyageurs d'affaires assidus et raffinés. De

plus, l'Airline Passenger Experience Association (« APEX ») a de nouveau conféré à Air Canada la cote cinq étoiles pour 2022 dans la catégorie sociétés aériennes internationales de son programme Official Airline Ratings, fondé sur la rétroaction des clients. Pour l'attribution des distinctions de 2022, des passagers ont évalué près d'un million de vols assurés par plus de 600 sociétés aériennes de partout dans le monde sur une échelle de cinq étoiles.

Le 25 octobre 2021, Air Canada a annoncé le lancement de nouveaux produits de dépistage, soit des trousse portatives d'autotests COVID-19 moléculaires et antigéniques, dans le cadre d'un partenariat avec Switch Health, une société canadienne de soins de santé. À l'aide de la trousse d'autotest COVID-19 par RT-LAMP, les clients peuvent désormais réaliser leur test pendant leur voyage à l'étranger, avant leur vol de retour au Canada, et ainsi satisfaire aux exigences d'entrée du gouvernement du Canada.

Aéropian

Fort du lancement réussi du nouveau programme Aéropian, en 2021, Air Canada a annoncé plusieurs améliorations et mises à jour à son programme de fidélité, notamment les suivantes :

- La prolongation du statut Aéropian Élite jusqu'à la fin de 2022 et l'amélioration d'autres politiques souples.
- Le lancement de partenariats avec Starbucks, la Régie des alcools de l'Ontario (la « LCBO »), l'un des plus grands détaillants de boissons alcoolisées du monde, et avec Rocky Mountaineer et Uber Canada.
- Le lancement de la nouvelle carte de crédit Chase Aeroplan^{MD} World Elite Mastercard^{MD}, offrant aux titulaires de carte aux États-Unis la possibilité d'accumuler des points Aéropian plus rapidement, Chase étant le plus grand émetteur de cartes comarquées aux États-Unis.
- L'ajout d'Aéropian comme partenaire de transfert pour les points Ultimate Rewards^{MD} aux titulaires d'une carte Chase admissible.

Fret

En 2021, Air Canada a assuré au total 10 217 vols tout-cargo, comparativement à 4 235 vols tout-cargo en 2020.

En octobre 2021, Air Canada a annoncé le démarrage d'un projet de 16 M\$ visant à élargir et à améliorer les capacités de traitement de la chaîne du froid d'Air Canada Cargo, pour les envois tels que produits pharmaceutiques, denrées alimentaires fraîches et autres produits périssables, à ses installations de fret de l'aéroport international Toronto Pearson. Le projet s'inscrit dans la stratégie de développement de la division Fret d'Air Canada au même titre que l'ajout d'avions-cargos, le lancement de liaisons consacrées au transport par avion-cargo et l'expansion des services de livraison destinés au secteur du commerce électronique.

En décembre 2021, Air Canada a accueilli son premier avion-cargo 767 de Boeing au sein de son parc en exploitation, affecté en premier à la Colombie-Britannique pour fournir la capacité fret supplémentaire nécessaire à destination et au départ de Vancouver afin de répondre à la demande constante après les inondations qui ont perturbé le réseau de transport de la Colombie-Britannique. Air Canada prévoit mettre en service trois avions-cargos 767 de Boeing supplémentaires d'ici la fin 2022.

Regroupement des services aériens Air Canada Express sous Jazz

Le 1^{er} mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier le CAC conclu avec Jazz et a regroupé l'ensemble de ses services aériens régionaux sous Jazz. Par suite des modifications apportées au CAC et du regroupement des services aériens régionaux, Air Canada prévoit une réduction de coût de 400 M\$ sur la durée de 15 ans du contrat qui expire en 2035 (43 M\$ par année jusqu'en 2026

et 18 M\$ par année par la suite). De plus, le CAC révisé a eu pour effet d'abaisser les dépenses d'investissement et les coûts de location d'avions contractuels futurs par suite de la restructuration du parc aérien destiné au CAC, ce qui permet d'éviter des dépenses d'investissement futures estimées à 193 M\$. Le CAC modifié a pris effet de façon rétroactive au 1^{er} janvier 2021.

Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat A.T. Inc.

Le 2 avril 2021, Air Canada a annoncé la résiliation de la convention d'arrangement prévoyant l'acquisition de Transat A.T. Inc. (« Transat ») par Air Canada, contre l'acquittement par Air Canada à Transat de frais de résiliation de 12,5 M\$ et la levée de toute obligation pour Transat d'acquitter des frais à Air Canada dans le cas où Transat serait partie à un autre accord d'acquisition ou à une opération semblable dans l'avenir.

5. STRATÉGIE

Au cours de la dernière décennie, Air Canada a ambitionné de devenir un champion mondial à long terme, s'efforçant i) de tirer parti d'occasions rentables d'expansion internationale et d'attributs concurrentiels, ii) d'établir et de mettre en œuvre des initiatives axées sur la maîtrise des coûts et la croissance du chiffre d'affaires, iii) d'entretenir le lien de confiance avec la clientèle en améliorant constamment l'expérience voyage et en offrant toujours un excellent service aux clients et iv) de favoriser l'évolution positive de la culture d'entreprise.

Air Canada entend miser sur la solide assise qu'elle a bâtie au cours des dernières années afin d'amorcer une reprise et une reconstruction qui la mèneront 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.

Aujourd'hui, Air Canada refaçonne ses activités afin de mieux se préparer pour l'avenir. Dans le cadre de ces efforts, elle a lancé « Toujours plus haut », son impératif commercial nouvellement défini visant à rehausser toutes les facettes de ses activités. Avec ce chapitre qui s'ouvre, Air Canada entend :

- 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 la poursuite de cet objectif, en 2022, Air Canada entend tirer parti de ses nombreux avantages concurrentiels, à savoir :

- Un personnel talentueux et une culture d'entreprise primée
- Une marque dynamique de vaste notoriété
- Un parc aérien rationalisé, moderne, écoénergétique et polyvalent, offrant des configurations d'appareils de pointe
- Un réseau mondial, bien positionné pour satisfaire à la demande de divers segments de clientèle, lequel est rehaussé par l'affiliation de la Société au réseau Star Alliance et la conclusion de nombreux accords commerciaux
- Une expérience client rehaussée par des produits et services concurrentiels, notamment le programme Aéroplan complètement transformé
- Air Canada Rouge, transporteur loisirs à faibles coûts
- 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

Les gens d’Air Canada, et la culture d’entreprise, qui s’est forgée au cours de la dernière décennie, imprégnée de résilience, de travail d’équipe et d’empathie, sont autant d’éléments grâce auxquels Air Canada a pu surmonter le défi de la pandémie de COVID-19. C’est cette culture qui a permis à Air Canada de se relever rapidement et de gérer habilement la crise, tout en assurant la sécurité des clients, et qui lui servira de base importante pour soutenir son objectif d’aller Toujours plus haut.

Air Canada dispose d’un parc aérien moderne et efficace, notamment les appareils 777 de Boeing assortis de coûts par SMO concurrentiels qui sont idéaux pour desservir les marchés d’agrément à fort volume, outre les appareils 787 de Boeing, assortis d’une capacité intermédiaire à moindres coûts d’exploitation et d’une bonne flexibilité au chapitre de la distance franchissable. La Société a de plus poursuivi le renouvellement de sa flotte d’appareils monocouloirs. Au 31 décembre 2021, le parc d’Air Canada comptait 31 appareils 737 MAX 8 de Boeing. L’exploitation commerciale des appareils 737 MAX 8 de Boeing a repris le 1^{er} février 2021. Au 31 décembre 2021, Air Canada avait pris livraison de 27 appareils A220-300 d’Airbus. L’A220-300 d’Airbus a remplacé l’E190 d’Embraer et, du fait de sa distance franchissable supérieure et de son efficacité accrue, il offre de meilleures possibilités de déploiement qui permettront à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés convenant moins à ses plus gros appareils, comme le 737 MAX de Boeing ou l’A320 d’Airbus. Grâce aux investissements effectués dans son parc aérien, Air Canada est en bonne position pour demeurer le chef de file sur les différents marchés desservis. La flotte d’appareils monocouloirs est en cours de modernisation, en faveur d’appareils A220 d’Airbus et 737 MAX de Boeing à la fine pointe, économiques et écoénergétiques.

Alors que les effets de la pandémie de COVID-19 s’atténuaient, les marchés des voyages d’agrément et des visites de parents et amis (« VPA ») ont, comme prévu, mené la reprise, tandis que le marché des voyages d’affaires est demeuré déprimé. Les plaques tournantes d’Air Canada à Toronto, à Vancouver et à Montréal se complètent au chapitre aussi bien de la géographie que de la démographie. Bénéficiant d’une situation leur permettant d’accueillir les flux de trafic mondiaux, elles tirent de plus parti d’une population locale formant un dynamique bassin multiculturel, facteur qui procure à Air Canada une foule de possibilités à l’échelle mondiale. Les gros-porteurs d’Air Canada sont non seulement plus écoénergétiques, mais aussi pourvus de la densité de sièges la meilleure pour cette catégorie d’appareils, facteur qui comprime les CESMO tout en réduisant la dépendance à l’égard de la Classe affaires à haut rapport durant la reprise. En ce qui concerne les voyages d’entreprise, certains secteurs d’activité et les petites et moyennes entreprises ont montré des signes de résilience tout au long de la pandémie avec un maintien des déplacements pour affaires. Air Canada s’attend à ce que cette situation se poursuive en 2022. À mesure que la pandémie s’estompera et que les politiques de retour au bureau évolueront, Air Canada s’attend à un regain de la demande de la part de la clientèle d’affaires, car celle-ci souhaite voyager de nouveau.

Air Canada Rouge, transporteur loisirs d’Air Canada, tire parti des forces d’Air Canada, notamment son vaste réseau assorti d’options de correspondance rehaussées, son excellence opérationnelle et son programme de fidélité. Air Canada Rouge entend maintenir une structure de coûts analogue à celle de ses concurrents du marché d’agrément, en abaissant efficacement les CESMO sur les lignes loisirs par une densité supérieure des sièges, des salaires moins élevés, des normes de travail plus efficaces et des coûts indirects moindres. Au cours des dernières années, les appareils d’Air Canada Rouge avaient été affectés à un nombre croissant de destinations des Antilles, ainsi qu’à des destinations loisirs aux États-Unis et au Canada, outre les marchés des voyages d’agrément internationaux. En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada Rouge a suspendu ses activités au printemps 2021 et les a reprises le 7 septembre 2021. Par ailleurs, étant donné le retrait de tous les appareils 767 de Boeing de son parc, Air Canada Rouge n’exploite désormais que des appareils monocouloirs. En 2022, le parc d’Air Canada Rouge sera principalement exploité pour les destinations loisirs des États-Unis et des Antilles et des destinations choisies au Canada.

Air Canada a la capacité de rehausser son réseau grâce à son affiliation au réseau Star Alliance, à sa coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China sur les lignes entre le Canada et la Chine, et à sa coentreprise transatlantique A++ dotée d'une structure de partage des revenus avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG. Le réseau d'Air Canada tire également parti de nombreux accords d'exploitation à code multiple et accords interlignes. Avant l'éclosion de la pandémie de COVID-19, Air Canada s'efforçait de stimuler le trafic de correspondance entre escales internationales passant par le Canada (« sixième liberté de l'air ») grâce à sa plaque tournante d'envergure mondiale qu'est Toronto, et ses dynamiques villes-portes que sont Montréal et Vancouver. L'évolution des alliances commerciales avec d'importants transporteurs internationaux et dans le cadre de la sixième liberté de l'air sont des éléments cruciaux de la stratégie à l'avenir.

Air Canada mise sur sa gamme de produits tarifaires afin d'améliorer la segmentation de sa clientèle et d'offrir une diversité d'options tarifaires et d'expériences en cabine personnalisées. Ces produits tarifaires offrent à la clientèle un vaste choix et visent à stimuler les ventes en fonction d'attributs précis, ce qui accroît ainsi le chiffre d'affaires. Air Canada continue d'optimiser ses produits accessoires tirés de ses services à la carte, comme ceux ayant trait aux bagages, aux modifications de billets, à la sélection des places, aux places *Préférence* et aux surclassements.

Aéroplan est le programme de fidélité d'Air Canada, qui offre souplesse et convivialité et des avantages personnalisés conçus pour permettre aux membres de voyager plus et mieux. Le programme comporte un vaste assortiment de caractéristiques comme l'accès à tous les sièges d'Air Canada pour les primes aériennes sans aucun supplément en argent, le partage familial Aéroplan, la capacité d'utiliser les points Aéroplan pour les suppléments comme les surclassements, ainsi que les meilleurs avantages de la catégorie pour les détenteurs du statut Aéroplan Élite, comme les Primes priorité. Les cartes de crédit Aéroplan comarquées émises par TD, American Express et CIBC sont les seules au Canada à offrir d'importants avantages pour les voyageurs d'Air Canada. En décembre 2021, Air Canada et Chase ont lancé la nouvelle carte de crédit Chase Aéroplan World Elite Mastercard^{MD}, offrant aux titulaires de carte aux États-Unis la possibilité d'accumuler des points Aéroplan chaque jour et de profiter des primes et de la souplesse uniques que procure le programme Aéroplan. Le programme Aéroplan permet aux membres d'accumuler et d'échanger des points grâce à des partenariats pour des achats courants avec des marques populaires comme Starbucks Canada, Uber Canada, Rocky Mountaineer et LCBO. À cela s'ajoutent les 45 sociétés aériennes partenaires d'Aéroplan, le plus important réseau de sociétés aériennes partenaires de tout programme de fidélité de transporteurs aériens, permettant à nos membres d'échanger leurs points contre des voyages pour des centaines de destinations dans le monde. Forte de ce nouveau départ, en 2022, Aéroplan entend lancer de nouvelles caractéristiques de programme et agrandir son réseau de partenaires dans diverses catégories, en vue de continuer à accroître son bassin de membres et les interactions avec ceux-ci.

Air Canada Cargo joue un rôle important dans la reprise et la croissance à long terme de la Société, en contribuant à la diversification des revenus et en atténuant le caractère saisonnier des activités. La Société vise à stimuler la valeur de bout en bout pour la clientèle au moyen d'une technologie rehaussée, d'une tarification dynamique et d'un processus transparent pour la totalité de la chaîne logistique de livraison. Air Canada Cargo continue d'utiliser l'espace de chargement de fret que procurent les gros-porteurs du parc principal d'Air Canada, certains appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus qui ont été convertis et qui sont dotés d'un espace de chargement de fret accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers, ainsi que l'avion-cargo récemment mis en service. Air Canada Cargo exploitait un avion-cargo 767 de Boeing au 31 décembre 2021. Air Canada s'attend à ramener à leur configuration passagers tous les appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus convertis temporairement et à mettre en service trois autres avions-cargos 767 de Boeing d'ici la fin de 2022. En 2022, Air Canada Cargo entend continuer de mettre à profit sa flotte d'avions-cargos pour tirer parti de la croissance du volume de fret aérien.

Air Canada investit dans la technologie et la transformation des processus opérationnels fondamentaux. En 2021, après la conclusion de la dernière étape de sa mise en œuvre, la suite Altéa d'Amadeus, nouveau système de réservations pour les passagers d'Air Canada, était entièrement opérationnelle. Altéa, en tant que solution d'infrastructure partagée, simplifie l'environnement technologique d'Air Canada et en réduit les coûts, tout en améliorant son efficacité opérationnelle, notamment par l'automatisation des fonctions. Le nouveau système stimule également le chiffre d'affaires et les occasions de croissance, en plus de rendre possibles des améliorations sensibles du service à la clientèle. Air Canada a de plus conclu avec Amadeus un contrat de distribution pluriannuel, qui favorise l'homogénéité de la marque et de l'expérience client pour l'ensemble des canaux. Les utilisateurs d'Amadeus à l'échelle mondiale peuvent ainsi accéder aux produits tarifaires d'avant-garde personnalisables d'Air Canada, et en connaître la disponibilité, par l'entremise du système mondial de distribution Amadeus, s'ajoutant à la gamme de produits accessoires d'Air Canada. L'exploitation de l'intelligence artificielle (« IA ») est également devenue un élément essentiel de la stratégie d'Air Canada à mesure que celle-ci met en œuvre une série d'initiatives axées sur la technologie qui aideront à façonner son avenir, focalisées essentiellement sur l'amélioration de l'exploitation, de l'expérience client et de la gestion du chiffre d'affaires.

Engagement à l'égard de la durabilité

Le statut de champion mondial exige d'être une entreprise socialement responsable et de savoir arrêter les choix qui seront dans l'intérêt à long terme des actionnaires, des employés, des clients, des collectivités et des autres parties prenantes. Il s'agit notamment de soutenir les activités de recherche et l'élaboration de méthodes novatrices pour réduire l'empreinte écologique et assurer la gouvernance de l'entreprise de façon responsable, sécuritaire et éthique. Les pratiques environnementales, sociales et de gouvernance (« ESG ») font partie intégrante des activités d'Air Canada et soutiennent le processus décisionnel. Les réalisations ESG d'Air Canada sont communiquées dans *Citoyens du monde*, son rapport de développement durable, conformément aux normes de l'organisme Global Reporting Initiative (la « GRI »). Reconnue à l'échelle internationale en tant que chef de file des normes en matière de rapports de développement durable, la GRI aide à favoriser la transparence dans les communications des entreprises à l'égard de leur performance ESG. Dans un souci de transparence et d'authenticité, sept indicateurs, notamment ceux relatifs aux émissions de portée 1 et 2, sont vérifiés par un tiers, selon les normes reconnues à l'échelle internationale.

Air Canada s'est de plus engagée à atteindre les objectifs de développement durable (« ODD ») et a signé le Pacte mondial des Nations Unies qui incite les entreprises à adopter des pratiques socialement responsables propices au développement durable. Au cœur même de l'Agenda 2030 du développement durable adopté par l'ensemble des États Membres de l'Organisation des Nations Unies en 2015, les 17 ODD constituent un plan directeur commun pour la paix et la prospérité à l'intention des populations et de la planète, dès maintenant et pour le futur. Air Canada appuie la totalité des 17 ODD.

Le rapport de développement durable d'Air Canada, l'index de son contenu GRI (et les graphiques connexes) et l'index des objectifs de développement durable des Nations Unies peuvent être consultés à l'adresse suivante aircanada.com/citoyensdumonde.

En mars 2021, Air Canada a publié son nouveau plan d'action climatique, avec d'ambitieuses cibles climatiques pour atteindre la carboneutralité à long terme, c'est-à-dire zéro émission nette de gaz à effet de serre (« GES »), dans toutes ses activités à l'échelle mondiale d'ici 2050. Pour y parvenir, Air Canada a établi les cibles absolues de réduction nette des GES à moyen terme suivantes :

- 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.

Par ailleurs, Air Canada s'est engagée à investir, d'ici 2030, 50 M\$ dans les carburants aviation durables (« CAD »), ainsi que dans la réduction et l'élimination du carbone.

Air Canada s'est engagée à faire progresser le développement durable lié aux changements climatiques dans toutes ses activités et à faire rapport de ses progrès de façon continue. L'objectif ambitieux de carboneutralité d'Air Canada sera réalisé grâce à une série de plans de mise en œuvre quinquennaux.

En 2021, Air Canada a conclu avec l'Aéroport international d'Edmonton (« AIE ») un nouveau partenariat pour réduire les émissions de carbone et promouvoir un secteur aérien vert et durable. Le partenariat AIE-Air Canada sur le développement durable vise à réduire l'empreinte carbone des déplacements aériens; les deux sociétés travaillent de concert à l'essai de technologies émergentes vertes au Campus de durabilité de la Cité de l'aéroport de l'AIE, un écosystème qu'AIE a créé pour promouvoir l'innovation en matière d'environnement. Le partenariat reflète l'engagement des deux organisations à l'égard du développement durable et de la réduction de l'empreinte carbone jusqu'à la carboneutralité.

En octobre 2021, Air Canada a lancé son nouveau programme de voyages LAISSEZ MOINS, qui offre des options efficaces pour compenser ou réduire les émissions de GES liées aux voyages d'affaires et diminuer leur empreinte carbone.

En novembre 2021, Air Canada et Carbon Engineering (« CE ») ont annoncé la signature d'un accord préliminaire visant à déterminer les possibilités de la technologie exclusive d'extraction directe dans l'air de CE, qui capte le dioxyde de carbone dans l'atmosphère, et la façon dont elle peut faire progresser la décarbonisation de l'industrie du transport aérien. Les deux sociétés canadiennes prévoient explorer des activités de coopération potentielles dans les CAD, l'élimination permanente du dioxyde de carbone et l'innovation, ce qui inclut la possibilité pour Air Canada d'acheter des CAD utilisant la technologie de CE.

Depuis 2007, des renseignements sur l'empreinte carbone d'Air Canada, ses cibles et sa stratégie climatique sont communiqués par l'intermédiaire du CDP, un système mondial de communication de l'information qui est en place depuis 20 ans et qui est utilisé pour aider les investisseurs, les sociétés, les villes, les États et les régions à gérer leurs impacts sur l'environnement. Le questionnaire du CDP intègre des éléments du cadre du Groupe de travail sur la divulgation de l'information financière relative aux changements climatiques (« GIFCC »). Air Canada a obtenu la note B- pour son rapport 2021 au CDP sur les changements climatiques. Pour accéder à la réponse d'Air Canada au CDP, visitez le site [cdp.net](https://www.cdp.net). Des informations détaillées liées au climat d'Air Canada seront présentées dans le rapport du GIFCC qui sera publié à la fin de 2022.

6. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES EXERCICES 2021 ET 2020

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			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation				
Passages	4 498 \$	4 382 \$	116 \$	3
Fret	1 495	920	575	63
Autres	407	531	(124)	(23)
Total des produits d'exploitation	6 400	5 833	567	10
Charges d'exploitation				
Carburant aviation	1 576	1 322	254	19
Salaires et charges sociales	2 283	2 242	41	2
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	1 042	1 086	(44)	(4)
Dotation aux amortissements	1 616	1 849	(233)	(13)
Maintenance avions	656	681	(25)	(4)
Redevances aéroportuaires et de navigation	562	545	17	3
Frais de vente et de distribution	244	252	(8)	(3)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	120	250	(130)	(52)
Restauration et services à bord	165	171	(6)	(4)
Communications et technologies de l'information	362	372	(10)	(3)
Éléments particuliers	(31)	(116)	85	(73)
Autres	854	955	(101)	(11)
Total des charges d'exploitation	9 449	9 609	(160)	(2)
Perte d'exploitation	(3 049)	(3 776)	727	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Perte de change	(52)	(293)	241	
Produits d'intérêts	72	132	(60)	
Charges d'intérêts	(749)	(656)	(93)	
Intérêts incorporés	17	25	(8)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(8)	(27)	19	
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(55)	(242)	187	
Perte aux règlements et modifications de dette	(129)	-	(129)	
Profit à la cession-bail d'actifs	-	18	(18)	
Autres	(28)	(34)	6	
Total des charges autres que d'exploitation	(932)	(1 077)	145	
Perte avant impôts sur le résultat	(3 981)	(4 853)	872	
Recouvrement d'impôts sur le résultat	379	206	173	
Perte nette	(3 602) \$	(4 647) \$	1 045 \$	
Perte par action – résultat dilué	(10,25) \$	(16,47) \$	6,22 \$	
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)¹⁾	(1 464) \$	(2 043) \$	579 \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(3 768) \$	(4 425) \$	657 \$	

1) Le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) et le résultat avant impôts ajusté ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

La pandémie de COVID-19 a engendré des répercussions sur l'ensemble du réseau qui ont commencé à se faire sentir au début de mars 2020. À partir de juin 2020, le secteur de l'aviation commerciale à l'échelle mondiale était pratiquement au point mort. Durant les deux premiers mois de 2020, Air Canada avait exercé ses activités d'exploitation essentiellement selon son horaire régulier d'avant la pandémie. Depuis l'éclosion de la pandémie, elle a géré activement sa capacité exprimée en SMO en fonction des tendances dominantes du marché et de la demande. En 2021, Air Canada a réduit sa capacité exprimée en SMO de 11,5 % en regard de 2020, ce qui traduit largement le changement apporté à la capacité au premier trimestre de 2021 par rapport au premier trimestre de 2020 (baisse de 70,4 % par rapport à 2019).

Les produits passages de 2021 se sont établis à 4 498 M\$, en hausse de 116 M\$ ou de 2,6 % par rapport à 2020. Pour l'ensemble du réseau, le trafic mesuré en passagers-milles payants (« PMP ») a diminué de 9,4 % par rapport à 2020. Comparativement à 2019, les produits passages ont reculé de 73,9 % et les PMP ont fléchi de 77,6 %.

En regard de 2020, les produits passages pour les classes Affaires, Économique Privilège et Économique ont augmenté en 2021 de 5,2 %, de 3,6 % et de 1,9 %, respectivement. En comparaison de 2020, les PPSMO pour ces cabines ont, en 2021, crû de 15,6 %, de 10,7 % et de 15,8 %, respectivement; comparativement à 2019, les PPSMO pour ces cabines ont régressé de 16,0 %, de 24,7 % et de 6,8 %, respectivement.

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	2 050 \$	1 640 \$	410 \$	25,0
Lignes transfrontalières	770	840	(70)	(8,4)
Lignes transatlantiques	1 100	909	191	21,0
Lignes transpacifiques	245	468	(223)	(47,6)
Autres	333	525	(192)	(36,5)
Réseau	4 498 \$	4 382 \$	116 \$	2,6

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.

	2021 par rapport à 2020					
	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pt)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	25,0	14,9	24,3	5,0	0,6	8,8
Lignes transfrontalières	(8,4)	(23,8)	(25,5)	(1,4)	22,9	20,2
Lignes transatlantiques	21,0	1,6	19,1	9,2	1,6	19,0
Lignes transpacifiques	(47,6)	(48,0)	(61,4)	(15,9)	35,8	0,8
Autres	(36,5)	(42,3)	(49,5)	(9,6)	25,8	10,0
Réseau	2,6	(11,5)	(9,4)	1,4	13,3	15,9

Produits passages tirés des lignes intérieures

En 2021, sur fond de relèvement de la capacité de 14,9 %, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont établis à 2 050 M\$, en hausse de 410 M\$ ou de 25,0 % par rapport à 2020. Le principal facteur de la variation a été l'augmentation du trafic sur pratiquement l'ensemble des principales lignes intérieures, qui a entraîné un accroissement de 24,3 % du trafic d'un exercice à l'autre. La hausse de la demande au second semestre de 2021 a été importante et elle traduisait l'assouplissement de certaines restrictions gouvernementales, notamment pour les déplacements inter-provinces et transfrontaliers. Toutefois, le contexte concurrentiel sur le marché canadien a engendré une certaine pression sur les rendements.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

En 2021, sur fond de réduction de la capacité de 23,8 %, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont chiffrés à 770 M\$, en baisse de 70 M\$ ou de 8,4 % par rapport à 2020. Le principal facteur de la variation a été la chute de 25,5 % du trafic, alors qu'Air Canada avait exercé ses activités d'exploitation essentiellement selon son horaire régulier d'avant la pandémie durant les deux premiers mois de 2020; elle a toutefois été partiellement contrebalancée par une augmentation de la demande au second semestre de 2021 à la suite de l'assouplissement des restrictions de voyage.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

En 2021, sur fond de relèvement de la capacité de 1,6 %, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont établis à 1 100 M\$, en hausse de 191 M\$ ou de 21,0 % par rapport à 2020. L'augmentation est attribuable à la nette progression du trafic, à la suite de l'assouplissement des restrictions de voyage, ainsi qu'à l'amélioration du rendement unitaire par rapport à 2020.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

En 2021, sur fond de réduction de la capacité de 48,0 %, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont chiffrés à 245 M\$, en baisse de 223 M\$ ou de 47,6 % par rapport à 2020, alors qu'Air Canada avait exercé ses activités d'exploitation essentiellement selon son horaire régulier d'avant la pandémie durant les deux premiers mois de 2020; la baisse a toutefois été partiellement contrebalancée par une augmentation de la demande au second semestre de 2021 à la suite de l'assouplissement des restrictions de voyage, bien qu'à un rythme plus lent que celui des autres marchés internationaux étant donné le maintien de restrictions rigoureuses liées à la COVID dans de nombreux pays de la région Asie-Pacifique.

Produits passages tirés des autres lignes

En 2021, sur fond de réduction de la capacité de 42,3 %, les produits passages tirés des autres lignes se sont établis à 333 M\$, en baisse de 192 M\$ ou de 36,5 % par rapport à 2020. La chute s'explique par la baisse du trafic par rapport à 2020, alors qu'Air Canada avait exercé ses activités d'exploitation essentiellement selon son horaire régulier d'avant la pandémie durant les deux premiers mois de 2020 (le premier trimestre de l'année civile étant, historiquement, le trimestre au cours duquel les produits passages tirés des autres lignes enregistrent leur meilleur résultat). La chute a toutefois été partiellement contrebalancée par une augmentation de la demande au second semestre de 2021 à la suite de l'assouplissement des restrictions de voyage.

Air Canada a constaté des progrès importants en matière de revenus, de trafic et de produits passages perçus d'avance au second semestre de 2021, à la suite de l'assouplissement graduel des restrictions de déplacements imposées par le gouvernement du Canada, notamment des points d'origine américains et internationaux. Toutefois, les restrictions de déplacements encore imposées par divers pays, dont le Canada et l'incertitude associée à l'évolution constante de ces restrictions ont continué de comprimer la demande dans certains segments de clientèle (par exemple, au Canada, ces restrictions touchent les familles voyageant avec des enfants de moins de cinq ans, pour lesquels les vaccins contre la COVID-19 ne sont pas disponibles). En outre, la remise en vigueur par le gouvernement du Canada de l'avertissement contre les voyages non essentiels et l'exigence d'un résultat négatif au test PCR de dépistage 72 heures avant le départ ont continué de nuire à la demande pour les voyages internationaux.

Produits fret

En 2021, les produits fret se sont chiffrés à 1 495 M\$, en hausse de 575 M\$ ou de 62,5 % par rapport à 2020. L'augmentation d'un exercice à l'autre est essentiellement attribuable à la progression de 32 % du volume et de 23 % du rendement unitaire comparativement à 2020. Au total, Air Canada a assuré 10 217 vols tout-cargo au cours de l'exercice, soit une augmentation de 142 % en regard de 2020. Les vols tout-cargo représentaient des produits de 839 M\$ en 2021, contre 303 M\$ en 2020.

La demande à l'égard des services de fret aérien demeurait forte en 2021, notamment sur les marchés transatlantiques et transpacifiques. Alors que la demande de capacité de fret aérien est restée forte en 2021, l'offre mondiale a continué de se ressentir des 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. En 2021, Air Canada a généré des produits fret record en poursuivant l'exploitation de plusieurs appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus temporairement convertis et en mettant en service, en décembre 2021, son premier avion-cargo 767 de Boeing.

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	124 \$	90 \$	34 \$	37,0
Lignes transfrontalières	62	35	27	76,9
Lignes transatlantiques	538	387	151	39,3
Lignes transpacifiques	667	354	313	88,2
Autres	104	54	50	93,2
Réseau	1 495 \$	920 \$	575 \$	62,5

Autres produits

En 2021, les autres produits se sont chiffrés à 407 M\$, en baisse de 124 M\$ ou de 23 % par rapport à 2020. Cette baisse s'explique essentiellement par l'incidence de la pandémie de COVID-19 qui a seulement commencé à se faire sentir au début du mois de mars 2020 et a comprimé les produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada. Cette diminution a été atténuée par l'accroissement des produits non liés au transport aérien associés au programme Aéroplan.

Charges d'exploitation

En 2021, les charges d'exploitation se sont établies à 9 449 M\$, en baisse de 160 M\$ ou de 2 % par rapport à 2020. En 2021, Air Canada a inscrit une réduction des charges d'exploitation de 31 M\$ au titre des éléments particuliers, en regard d'une réduction des charges d'exploitation de 116 M\$ en 2020 comptabilisée dans les éléments particuliers. Un complément d'information sur les éléments particuliers est présenté à la sous-rubrique ci-après intitulée « Éléments particuliers ».

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation en 2021 par rapport à 2020 est résumée ci-après. Toutefois, la comparaison directe en glissement annuel du total des charges d'exploitation n'est pas pertinente étant donné qu'Air Canada a exercé ses activités d'exploitation selon son horaire régulier d'avant la pandémie uniquement durant les deux premiers mois de 2020, outre les éléments particuliers comptabilisés.

Carburant aviation

En 2021, la charge de carburant aviation s'est établie à 1 576 M\$, soit 254 M\$ ou 19 % de plus qu'en 2020, du fait d'une augmentation de 33 % des prix du carburant aviation. Cette augmentation a été partiellement compensée par la diminution du nombre de litres consommés en 2021 par rapport à 2020, étant donné que l'incidence de la pandémie de COVID-19 n'a commencé à se faire sentir qu'en mars 2020, ainsi que par la variation favorable du taux de change en raison de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain.

Salaires et charges sociales

En 2021, les salaires et charges sociales se sont établis à 2 283 M\$, en hausse de 41 M\$ ou de 2 % par rapport à 2020. Comparativement à 2020, les salaires de 1 652 M\$ ont crû de 62 M\$ ou de 4 %, principalement en raison de la hausse de la moyenne des salaires d'un exercice à l'autre, largement par suite d'une modification de la composition des employés en service actif liée à l'exploitation accrue de gros-porteurs et des augmentations de salaires contractuelles.

En regard de 2020, les charges sociales se sont chiffrées à 631 M\$, en baisse de 21 M\$ ou de 2 %, principalement en raison de la diminution du nombre moyen d'employés à temps plein. De plus, le coût des services rendus au cours de la période au titre des régimes de retraite a légèrement diminué par rapport à celui de 2020 en raison de la diminution de l'ensemble des gains ouvrant droit à pension et des variations des taux d'actualisation.

Charges liées aux transporteurs régionaux

En 2021, les charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant et des coûts de propriété des avions, se sont chiffrées à 1 042 M\$, en baisse de 44 M\$ ou de 4 % par rapport à 2020. La diminution est principalement attribuable aux économies nettes découlant du regroupement des vols régionaux sous Jazz. Dans une moindre mesure, le raffermissement du dollar canadien a également contribué à l'écart favorable.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Frais d'achat de capacité ¹⁾	558 \$	636 \$	(78) \$	(12)
Redevances aéroportuaires et de navigation	161	127	34	27
Frais de vente et de distribution	42	51	(9)	(18)
Autres charges d'exploitation	281	272	9	3
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	1 042 \$	1 086 \$	(44) \$	(4)

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

Dotation aux amortissements

La dotation aux amortissements s'est chiffrée à 1 616 M\$ en 2021, en baisse de 233 M\$ ou de 13 % par rapport à 2020. La variation est principalement attribuable au retrait de certains avions plus anciens du parc aérien, contrebalancé en partie par l'ajout de nouveaux appareils A220-300 d'Airbus et 737 MAX de Boeing.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions s'est chiffrée à 656 M\$ en 2021, soit 25 M\$ ou 4 % de moins qu'en 2020. La baisse rend surtout compte de la diminution du volume d'activités de maintenance en raison de la contraction des heures de vol par rapport à 2020 du fait de l'incidence de la pandémie de COVID-19. Elle a été partiellement contrebalancée par une hausse des charges liées aux moteurs faisant l'objet d'ententes de facturation à l'heure en raison de certains ajustements favorables comptabilisés en 2020.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

En 2021, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont établis à 120 \$M, soit une baisse de 130 M\$ ou de 52 % qui s'explique par i) la contraction des volumes de passagers en glissement annuel (étant donné que l'incidence de la pandémie de COVID-19 n'a commencé à se faire sentir qu'en mars 2020) et ii) la suspension des vols à destination du Mexique et des Antilles entre le 31 janvier 2021 et le 26 juin 2021.

Éléments particuliers

En 2021, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers correspondant à une réduction nette de 31 M\$ des charges d'exploitation, contre une réduction nette des charges d'exploitation de 116 M\$ en 2020. Le tableau ci-après présente la ventilation de ces éléments particuliers.

(en millions de dollars canadiens)	Exercices	
	2021	2020
Pertes de valeur	38 \$	315 \$
Subvention salariale d'urgence du Canada, solde net	(451)	(554)
Provisions pour réduction de l'effectif	161	127
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	82	-
Règlement lié aux régimes d'avantages sociaux	125	-
Autres	14	(4)
Éléments particuliers	(31) \$	(116) \$

Pertes de valeur

En réponse aux réductions de capacité liées à la COVID-19, Air Canada a accéléré le retrait de certains appareils plus anciens de son parc aérien. Par conséquent, une perte de valeur sans incidence sur la trésorerie de 283 M\$ a été comptabilisée en 2020 pour rendre compte de la baisse de la valeur des actifs au titre du droit d'utilisation des appareils loués et de la baisse de la valeur comptable des appareils détenus par la Société pour la ramener au produit de la cession attendu.

Air Canada a aussi comptabilisé une perte de valeur de 32 M\$ en 2020 relativement à des coûts engagés pour le développement d'immobilisations incorporelles d'ordre technologique qui avaient été incorporés et qui ont été annulés.

En 2021, une perte de valeur supplémentaire de 46 M\$, déduction faite des reprises de perte de valeur de 8 M\$, a été comptabilisée pour rendre compte de la révision à la baisse des estimations concernant le produit de la cession attendu des appareils et équipements de vol détenus par la Société, contrebalancée en partie par des coûts inférieurs aux prévisions engagés pour remplir les conditions de retour prévues aux contrats de location. D'autres changements dans ces estimations pourraient donner lieu à des ajustements de la perte de valeur à des périodes ultérieures.

Subvention salariale d'urgence du Canada

En 2020, pour atténuer les difficultés découlant de la pandémie de COVID-19, le gouvernement du Canada a annoncé le programme de Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») afin d'aider les employeurs à maintenir ou à rétablir au registre de paie leurs employés en poste au Canada. Air Canada a continué de participer au programme de SSUC jusqu'à son expiration en octobre 2021. En octobre 2021, le gouvernement du Canada a annoncé deux nouveaux programmes conçus pour soutenir les entreprises qui sont toujours confrontées à des défis en raison de la pandémie de COVID-19, soit le Programme de relance pour les entreprises les plus durement touchées (« PREPDT ») et le Programme de relance pour le tourisme et l'accueil (« PRTA »).

Air Canada a comptabilisé un montant brut total en vertu du programme de SSUC et du PREPDT de 457 M\$ pour l'exercice 2021; 451 M\$ déduction faite du coût au titre des employés inactifs qui étaient admissibles à la subvention salariale en vertu du programme (montant de subvention brut de 656 M\$ en 2020; 554 M\$ déduction faite des coûts). Des paiements en trésorerie de 518 M\$ ont été reçus au cours de l'exercice 2021 (586 M\$ en 2020). Aucune condition non remplie ou autre éventualité n'est liée au programme de SSUC.

Provisions pour réduction de l'effectif

En raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19, 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 en 2021 dans les éléments particuliers.

En raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19, Air Canada a entrepris de réduire son effectif au deuxième trimestre de 2020 et a comptabilisé une provision pour réduction de l'effectif de 78 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2020. Outre la provision, des indemnités de cessation d'emploi et des mesures de réduction de l'effectif de 49 M\$ ont été comptabilisées en 2020 relativement aux obligations au titre des prestations de retraite et des avantages du personnel.

Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux

En 2021, Air Canada a été informée de la décision de l'arbitre en ce qui concerne la détermination du plafond des gains ouvrant droit à pension constaté dans le régime de retraite à prestations déterminées des salariés des services techniques représentés par l'AIMTA. Cette décision s'est traduite par une augmentation du plafond des gains ouvrant droit à pension à compter de 2021, avec application rétroactive à 2019 pour les employés qui font un choix en ce sens. Air Canada a comptabilisé dans les éléments particuliers un coût non récurrent au titre des services passés pour les régimes de retraite de 82 M\$ en 2021 afin de tenir compte de cette modification du régime. Cette modification n'a aucune incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada puisqu'elle est financée à même l'excédent des régimes de retraite agréés de la Société au Canada.

Règlement lié à un régime d'avantages du personnel

Une perte au règlement de 125 M\$ a été comptabilisée et correspond à la différence entre la prime versée à l'achat d'une rente pour assurer les passifs et l'obligation au titre des régimes de retraite à prestations déterminées connexe pour le régime de retraite à prestations déterminées des employés au Royaume-Uni.

Autres

Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat

Le 2 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\$ et la levée de toute obligation pour Transat d'acquitter des frais à Air Canada dans le cas où Transat serait partie à un autre accord d'acquisition ou à une opération semblable dans l'avenir.

Modifications des contrats d'achat de capacité

En mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier le CAC 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 CAC 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. Cette charge tenait compte d'une provision nette de 12 M\$ au titre des frais estimés de résiliation à payer, largement contrebalancée par l'annulation des obligations locatives et des coûts des stocks associés aux appareils mis hors service.

Autres charges d'exploitation

En 2021, les autres charges d'exploitation ont atteint 854 M\$, en baisse de 101 M\$ ou de 11 % par rapport à 2020. Le principal facteur de la variation a été la résiliation des contrats de location avec équipage qu'Air Canada avait conclus en 2020 avec certains transporteurs à l'appui de son horaire prévu par suite de l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing et avant que la pandémie de COVID-19 soit déclarée.

Charges autres que d'exploitation

En 2021, les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 932 M\$, en baisse de 145 M\$ par rapport à 2020.

La perte de change s'est établie à 52 M\$ en 2021, comparativement à une perte de 293 M\$ en 2020. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2021 était de 1,2637 \$ alors qu'il était de 1,2725 \$ le 31 décembre 2020. La perte de 2021 découle de pertes de 114 M\$ sur les dérivés de change, partiellement contrebalancées par des profits de 66 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives.

Les charges d'intérêts se sont chiffrées à 749 M\$ en 2021, en hausse de 93 M\$ par rapport à 2020. La variation est principalement attribuable à l'augmentation de la dette du fait des opérations de financement réalisées de mars 2020 jusqu'à la fin de 2021.

En 2021, Air Canada a comptabilisé une perte sur instruments financiers de 55 M\$, constatée à la juste valeur. Cette perte traduisait essentiellement les variations de la juste valeur de l'option de règlement en trésorerie des billets convertibles d'Air Canada, lesquelles variations ont donné lieu à une perte de 45 M\$ en 2021.

En 2021, Air Canada a comptabilisé une perte aux règlements et modifications de dette de 129 M\$. La perte 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 en 2021, décrite à la rubrique 4, *Faits saillants de 2021*, du présent rapport de gestion.

Impôts sur le résultat

Le tableau qui suit résume les impôts comptabilisés en 2021 et en 2020.

(en millions de dollars canadiens)	Exercices	
	2021	2020
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat exigibles	(16) \$	42 \$
Recouvrement d'impôts sur le résultat différés	395	164
Recouvrement d'impôts sur le résultat	379 \$	206 \$

En raison de la pandémie de COVID-19, il existe des indications négatives liées aux pertes subies durant l'exercice en cours et l'exercice précédent et le moment où la situation s'améliorera est incertain. Ces indications négatives l'emportant actuellement sur les indications positives historiques, les actifs nets d'impôts différés ne sont pas comptabilisés. Les déductions fiscales sous-jacentes à ces actifs d'impôts sur le résultat différés, qui s'élevaient à 1 719 M\$, demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable. La charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancée par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé par le biais du compte consolidé de résultat. Par conséquent, un recouvrement d'impôts sur le résultat différés de 395 M\$ a été comptabilisé pour l'exercice, ce qui compense partiellement la charge d'impôts sur le résultat différés de 379 M\$ comptabilisée dans les autres éléments du résultat global.

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

7. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2021 ET DE 2020

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)	Quatrième trimestre			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation				
Passages	2 041 \$	475 \$	1 566 \$	330
Fret	490	286	204	71
Autres	200	66	134	203
Total des produits d'exploitation	2 731	827	1 904	230
Charges d'exploitation				
Carburant aviation	665	187	478	256
Salaires et charges sociales	666	507	159	31
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	342	245	97	40
Dotation aux amortissements	399	435	(36)	(8)
Maintenance avions	226	185	41	22
Redevances aéroportuaires et de navigation	189	107	82	77
Frais de vente et de distribution	102	26	76	292
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	91	14	77	550
Restauration et services à bord	71	25	46	184
Communications et technologies de l'information	91	80	11	14
Éléments particuliers	126	(160)	286	179
Autres	266	179	87	49
Total des charges d'exploitation	3 234	1 830	1 404	77
Perte d'exploitation	(503)	(1 003)	500	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Perte de change	22	88	(66)	
Produits d'intérêts	18	26	(8)	
Charges d'intérêts	(211)	(182)	(29)	
Intérêts incorporés	4	5	(1)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	2	(1)	3	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	59	(214)	273	
Profit à la cession-bail d'actifs	-	18	(18)	
Autres	(8)	(12)	4	
Total des charges autres que d'exploitation	(114)	(272)	158	
Perte avant impôts sur le résultat	(617)	(1 275)	658	
Recouvrement d'impôts sur le résultat	124	114	10	
Perte nette	(493) \$	(1 161) \$	668 \$	
Perte par action – résultat dilué	(1,38) \$	(3,91) \$	2,53 \$	
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)¹⁾	22 \$	(728) \$	750 \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(574) \$	(1 326) \$	752 \$	

1) Le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) et le résultat avant impôts ajusté ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Depuis l'éclosion de la pandémie, Air Canada a géré activement sa capacité exprimée en SMO en fonction des tendances dominantes du marché et de la demande. Au quatrième trimestre de 2021, Air Canada a relevé sa capacité exprimée en SMO de 134,3 % en regard du quatrième trimestre de 2020 (baisse de 46,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2019). Au quatrième trimestre de 2021, la capacité exprimée en SMO a augmenté de 26,5 % par rapport au troisième trimestre de 2021. L'augmentation de la capacité exprimée en SMO d'Air Canada au quatrième trimestre de 2021 est conforme à l'accroissement projeté de la capacité d'environ 135 % dont il est question dans le communiqué d'Air Canada daté du 2 novembre 2021.

Les produits passages du quatrième trimestre de 2021 se sont établis à 2 041 M\$, en hausse de 1 566 M\$ ou d'environ quatre fois par rapport à la même période de 2020. L'amélioration du trafic dans l'ensemble des marchés s'est traduite par une multiplication par quatre du trafic à l'échelle du réseau. La variation d'un exercice à l'autre est attribuable à l'amélioration du contexte opérationnel sur les marchés canadiens et internationaux, malgré les défis associés à l'apparition de variant Omicron en novembre 2021 et à la forte augmentation vers la fin de décembre du nombre de cas de COVID-19 au Canada et dans de nombreux pays.

Au quatrième trimestre de 2021, les produits tirés des cabines classes Affaires, Économique Privilège et Économique ont augmenté respectivement de 4,7 fois, 5,5 fois et 4,1 fois par rapport au quatrième trimestre de 2020. Au niveau des cabines, la hausse des produits est principalement attribuable à l'augmentation du trafic dans toutes les classes par rapport à la période correspondante de 2020. Dans une moindre mesure, les gains en matière de rendement unitaire, dans toutes les cabines, par rapport au quatrième trimestre de 2020 ont également contribué à l'écart. En comparaison du quatrième trimestre de 2019, les produits tirés de ces cabines ont régressé de 47,8 %, de 52,9 % et de 46,7 %, respectivement.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	774 \$	262 \$	512 \$	194,7
Lignes transfrontalières	418	47	371	788,1
Lignes transatlantiques	554	90	464	520,8
Lignes transpacifiques	82	28	54	191,1
Autres	213	48	165	348,8
Réseau	2 041 \$	475 \$	1 566 \$	330,0

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 2021 par rapport au quatrième trimestre de 2020						
	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occu- pation Variation (en pt)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	194,7	85,7	183,0	24,9	4,1	58,7
Lignes transfrontalières	788,1	485,3	728,6	19,1	7,2	51,7
Lignes transatlantiques	520,8	136,5	374,2	34,6	30,9	162,5
Lignes transpacifiques	191,1	27,9	194,8	31,0	(1,3)	127,7
Autres	348,8	210,0	292,6	14,6	14,3	44,8
Réseau	330,0	134,3	295,2	27,9	8,8	83,6

Produits passages tirés des lignes intérieures

Au quatrième trimestre de 2021, sur fond de relèvement de la capacité de 85,7 %, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont établis à 774 M\$, en hausse de 512 M\$ ou d'environ trois fois par rapport au quatrième trimestre 2020.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

Au quatrième trimestre de 2021, sur fond de relèvement de la capacité de 485,3 %, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont chiffrés à 418 M\$, en hausse de 371 M\$ ou d'environ neuf fois par rapport au quatrième trimestre 2020.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

Au quatrième trimestre de 2021, sur fond de relèvement de la capacité de 136,5 %, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont établis à 554 M\$, en hausse de 464 M\$ ou d'environ six fois par rapport au quatrième trimestre 2020.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

Au quatrième trimestre de 2021, sur fond de relèvement de la capacité de 27,9 %, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont chiffrés à 82 M\$, en hausse de 54 M\$ ou d'environ trois fois par rapport au quatrième trimestre 2020.

Produits passages tirés des autres lignes

Au quatrième trimestre de 2021, sur fond de relèvement de la capacité de 210,0 %, les produits passages tirés des autres lignes se sont établis à 213 M\$, en hausse de 165 M\$ ou d'environ quatre fois par rapport au quatrième trimestre 2020.

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			
	2021		2020		2021		2020	
	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO
Lignes intérieures	2 952	4 081	1 043	2 198	8 002	12 072	6 436	10 508
Lignes transfrontalières	1 542	2 366	186	404	2 705	4 190	3 630	5 501
Lignes transatlantiques	3 350	4 855	707	2 053	7 126	11 396	5 984	11 211
Lignes transpacifiques	545	995	185	778	1 353	2 956	3 506	5 683
Autres	1 223	1 760	311	567	1 859	2 770	3 683	4 800
Réseau	9 612	14 057	2 432	6 000	21 045	33 384	23 239	37 703

Produits fret

Les produits fret se sont chiffrés à 490 M\$ au quatrième trimestre de 2021, en hausse de 204 M\$ ou de 71,4 % par rapport au quatrième trimestre de 2020.

Au quatrième trimestre de 2021, le volume et le rendement unitaire ont augmenté respectivement de 35 % et de 27 % par rapport à la période correspondante de 2020. Au total, Air Canada a assuré 2 497 vols tout-cargo au quatrième trimestre de 2021, ce qui représente des produits de 251 M\$, ou 51 % des produits fret du trimestre. Au quatrième trimestre de 2021, la demande à l'égard des services de fret aérien a été particulièrement forte pour le marché transpacifique.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	45 \$	29 \$	16 \$	52,8
Lignes transfrontalières	18	8	10	134,9
Lignes transatlantiques	151	131	20	16,3
Lignes transpacifiques	241	99	142	142,4
Autres	35	19	16	82,2
Réseau	490 \$	286 \$	204 \$	71,4

Autres produits

Au quatrième trimestre de 2021, les autres produits se sont chiffrés à 200 M\$, en hausse de 134 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2020. Cette hausse est essentiellement attribuable aux produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, qui reflètent la hausse des ventes de forfaits vacances comparativement à la même période de 2020. Dans une moindre mesure, l'augmentation des ventes à bord et la hausse des frais liés aux passagers découlant de l'accroissement du trafic d'un exercice à l'autre ont également contribué à l'écart.

Charges d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2021, les charges d'exploitation se sont établies à 3 234 M\$, en hausse de 1 404 M\$ ou de 77 % par rapport au quatrième trimestre de 2020. La variation s'explique principalement par l'augmentation de divers postes, traduisant largement la croissance de 134,3 % d'un exercice à l'autre de la capacité d'exploitation.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation au quatrième trimestre de 2021 par rapport au quatrième trimestre de 2020 est résumée ci-après.

Carburant aviation

Au quatrième trimestre de 2021, la charge de carburant aviation s'est établie à 665 M\$, soit 478 M\$ de plus qu'au quatrième trimestre de 2020. L'augmentation est attribuable à la hausse de 66,6 % des prix du carburant aviation, ainsi qu'au volume accru de litres de carburant consommé en raison de l'accroissement des heures de vol par rapport au quatrième trimestre de 2020.

Salaires et charges sociales

Au quatrième trimestre de 2021, les salaires et charges sociales se sont établis à 666 M\$, en hausse de 159 M\$ ou de 31 % par rapport au quatrième trimestre de 2020. La variation s'explique principalement par l'augmentation de 41 % des ETP en regard de la même période de 2020.

Charges liées aux transporteurs régionaux

Au quatrième trimestre de 2021, les charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant et des coûts de propriété des avions, se sont chiffrées à 342 M\$, en hausse de 97 M\$ ou de 40 % par rapport au quatrième trimestre de 2020. L'augmentation a été principalement attribuable à la hausse des charges due à l'accroissement des heures de vol par rapport à la même période de 2020, et elle a été en partie contrebalancée par les économies découlant du regroupement des vols régionaux.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Frais d'achat de capacité ¹⁾	164 \$	139 \$	25 \$	18
Redevances aéroportuaires et de navigation	66	28	38	136
Frais de vente et de distribution	18	7	11	157
Autres charges d'exploitation	94	71	23	32
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	342 \$	245 \$	97 \$	40

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

Dotation aux amortissements

La dotation aux amortissements s'est chiffrée à 399 M\$ au quatrième trimestre de 2021, en baisse de 36 M\$ ou de 8 % par rapport à la même période de 2020. La variation est principalement attribuable au retrait de certains avions plus anciens du parc aérien, contrebalancé en partie par l'ajout de nouveaux appareils A220-300 d'Airbus et 737 MAX de Boeing.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions s'est chiffrée à 226 M\$ au quatrième trimestre de 2021, soit 41 M\$ ou 22 % de plus qu'à la même période de 2020. L'augmentation est principalement attribuable à l'accroissement des heures de vol par rapport à la même période de 2020 et à la hausse connexe de la charge de maintenance assortie d'une facturation à l'heure de vol. Dans une moindre mesure, l'augmentation des provisions au titre de la maintenance, par suite de l'actualisation des estimations des coûts de restitution en fin de bail relativement au retour d'un appareil au bailleur à la fin de 2021, a également contribué à l'écart.

Éléments particuliers

Au quatrième trimestre de 2021, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers de 126 M\$. Le tableau ci-après présente la ventilation de ces éléments particuliers. Se reporter à la sous-rubrique, *Éléments particuliers*, de la rubrique 6, *Résultats des activités – Comparaison des exercices 2021 et 2020*, pour un complément d'information.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres	
	2021	2020
Pertes de valeur (reprise de perte de valeur)	24 \$	(12) \$
Subvention salariale d'urgence du Canada, solde net	(27)	(163)
Provisions pour réduction de l'effectif	(2)	15
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	6	-
Règlement lié aux régimes d'avantages sociaux	125	-
Éléments particuliers	126 \$	(160) \$

Charges autres que d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2021, Air Canada a comptabilisé des charges autres que d'exploitation de 114 M\$, comparativement à des charges autres que d'exploitation de 272 M\$ au quatrième trimestre de 2020.

Le profit de change s'est établi à 22 M\$ au quatrième trimestre de 2021, comparativement à un profit de 88 M\$ au cours de la même période de 2020. Le profit est principalement attribuable aux profits de 46 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives et il a été atténué par les pertes sur les dérivés de change. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2021 était de 1,2637 \$ alors qu'il était de 1,2680 \$ le 30 septembre 2021.

Les charges d'intérêts se sont chiffrées à 211 M\$ au quatrième trimestre de 2021, en hausse de 29 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2020. La variation est essentiellement due aux niveaux d'endettement plus élevés par suite des opérations de financement conclues depuis le début de la pandémie de COVID-19.

Au quatrième trimestre de 2021, Air Canada a comptabilisé un profit sur instruments financiers à la juste valeur de 59 M\$, comparativement à une perte de 214 M\$ au quatrième trimestre de 2020. Le profit traduit essentiellement les variations de la juste valeur de l'option de règlement en trésorerie des billets convertibles d'Air Canada, lesquelles variations ont donné lieu à un profit de 64 M\$ au quatrième trimestre de 2021.

8. PARC AÉRIEN

Face à la pandémie de COVID-19, Air Canada a activement géré sa capacité au moyen de l'immobilisation au sol temporaire de certains appareils et du retrait permanent d'appareils plus anciens et moins efficaces. Tous les appareils immobilisés au sol temporairement sont inclus dans les tableaux ci-après. Air Canada évalue régulièrement le parc aérien ainsi que la capacité. Elle continuera d'ajuster son parc aérien et son horaire, en plus de prendre d'autres mesures en fonction de l'évolution de la situation.

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. L'espace de chargement de fret des avions convertis a été accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers. Air Canada entend retirer progressivement les appareils temporairement convertis d'ici la fin de 2022 à mesure que leurs cabines sont ramenées à leur configuration passagers. Elle a intégré à son parc aérien un avion-cargo 767 de Boeing en décembre 2021 et envisage d'y ajouter trois autres avions-cargos 767 de Boeing d'ici la fin de 2022. Ces avions-cargos sont pris en compte dans le tableau ci-après.

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 2020 et au 31 décembre 2021, ainsi que le parc projeté au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2023.

Les tableaux ci-après comprennent les appareils qui ont été immobilisés au sol en conséquence de la pandémie de COVID-19.

	Réal			Projeté			
	31 déc. 2020	Modifications apportées au parc aérien en 2021	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien en 2022	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	15	(4)	11	7	18	-	18
777-300ER de Boeing (fret)	4	3	7	(7)	-	-	-
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29	1	30	2	32
767-300 de Boeing (avions-cargos)	-	1	1	3	4	4	8
A330-300 d'Airbus	13	(1)	12	4	16	-	16
A330-300 d'Airbus (fret)	3	1	4	(4)	-	-	-
Total – gros-porteurs	78	-	78	4	82	6	88
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	24	7	31	9	40	-	40
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	21	(3)	18	(2)	16	-	16
A319 d'Airbus	16	(10)	6	(3)	3	-	3
A220-300 d'Airbus	15	12	27	6	33	-	33
Total – appareils monocouloirs	91	6	97	10	107	-	107
Total – parc aérien principal	169	6	175	14	189	6	195

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2020	Modifications apportées au parc aérien en 2021	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien en 2022	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023
Appareils monocouloirs							
A321 d'Airbus	14	-	14	-	14	-	14
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	39	-	39	-	39	-	39
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	208	6	214	14	228	6	234

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2020 et au 31 décembre 2021, pour le compte d'Air Canada par ses transporteurs régionaux qui assurent des vols sous le nom de marque Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada. Le tableau présente également le parc projeté au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2023.

Le tableau ci-après comprend les appareils qui ont été immobilisés au sol en conséquence de la pandémie de COVID-19.

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2020	Modifications apportées au parc aérien en 2021	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien en 2022	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ-200 de Mitsubishi	15	-	15	-	15	-	15
CRJ-900 de Mitsubishi	34	1	35	-	35	-	35
Dash 8-300 de De Havilland	19	(10)	9	(9)	-	-	-
Dash 8-400 de De Havilland	43	(4)	39	-	39	-	39
Total – Air Canada Express	136	(13)	123	(9)	114	-	114

9. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

9.1 LIQUIDITÉ

Incidence de la pandémie de COVID-19

Air Canada, à l'image de l'industrie mondiale du transport aérien, a continué de faire face à une baisse importante du trafic en 2021, en regard de l'exercice 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.

À mesure que les restrictions de déplacements, l'obligation de test de dépistage et les avertissements aux voyageurs et autres mesures liées à la COVID sont retirés graduellement et que la demande de voyages se rétablit, il est prévu que les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation d'Air Canada s'améliorent progressivement. Étant donné l'incertitude qui caractérise la pandémie de COVID-19, la durée de la reprise demeure difficile à prévoir. L'un des principaux objectifs d'Air Canada est de retrouver la rentabilité et de soutenir et améliorer les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation afin de gérer ses besoins de liquidités.

Depuis mars 2020, Air Canada a augmenté sa situation de trésorerie au moyen d'une série d'opérations de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres. La trésorerie supplémentaire procure une souplesse opérationnelle et fournit un soutien à la mise en œuvre des mesures planifiées d'atténuation et de reprise quant à la pandémie de COVID-19. Ces opérations sont décrites à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du rapport de gestion annuel de 2020 d'Air Canada ainsi qu'à la rubrique 4, *Faits saillants de 2021*, du présent rapport de gestion.

En avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres qui lui ont donné accès à un financement par emprunt maximal de 5,379 G\$. Le montage financier prévoit des prêts entièrement remboursables, ainsi qu'un placement en titres de capitaux propres donnant lieu à un produit brut de 500 M\$ (produit net d'environ 480 M\$). En novembre 2021, Air Canada a mis fin aux facilités de crédit conclues avec le gouvernement du Canada, à l'exception de la facilité destinée uniquement au remboursement aux clients de billets non remboursables. Au 31 décembre 2021, un montant de 1,273 G\$ avait été prélevé sur la facilité affectée au remboursement de billets. Pour un complément d'information sur le montage financier du gouvernement, se reporter à la rubrique 4, *Faits saillants de 2021*, du présent rapport de gestion.

En août 2021, Air Canada a réalisé une série d'opérations de refinancement et a reçu au total un produit brut d'environ 7,1 G\$ découlant des facilités de crédit garanties de premier rang et de la vente de billets garantis de premier rang. Le produit a été affecté au remboursement de l'encours de la dette de 2,5 G\$ et le solde du produit est conservé pour les besoins du fonds de roulement et les autres besoins généraux de l'entreprise. Ces opérations ont donné lieu à un accroissement net de la trésorerie de 3,7 G\$, plus un montant de 600 M\$ US de liquidités disponibles au titre de la marge de crédit n'ayant fait l'objet d'aucun prélèvement. La facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ a par ailleurs été remboursée en août et n'avait fait l'objet d'aucun prélèvement. Se reporter à la rubrique 4, *Faits saillants de 2021*, pour un complément d'information sur les opérations de refinancement réalisées en 2021.

Le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroplan, de Vacances Air Canada et d'Air Canada Cargo) s'élevait à environ 3,4 G\$ au 31 décembre 2021. Ces actifs non grevés peuvent servir à mobiliser de la trésorerie supplémentaire au besoin.

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 9.6, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, 9.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, et 9.8, *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 2021, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 10 361 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 9 403 M\$ et d'un montant de 958 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit.

Air Canada estime qu'elle a besoin d'un solde de liquidités non soumises à restrictions de 2 400 M\$ pour mener à bien ses activités commerciales courantes. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie tient compte des diverses clauses restrictives de nature financière d'Air Canada, en plus de permettre une couverture convenable des produits passages perçus d'avance et des besoins de liquidité d'Air Canada, qui sont décrits ci-dessus. Compte tenu de l'incertitude liée à la pandémie de COVID-19, les liquidités non soumises à restrictions actuelles d'Air Canada lui permettent de mieux soutenir les investissements continus, notamment dans le parc aérien et la technologie, alors que la Société continue de traverser la phase de reprise et de se rebâtir.

9.2 SITUATION FINANCIÈRE

Le tableau ci-après présente l'état consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 31 décembre 2021 et au 31 décembre 2020.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2021	31 décembre 2020	Variation (\$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 802 \$	7 501 \$	1 301 \$
Autres actifs courants	1 251	1 170	81
Actifs courants	10 053 \$	8 671 \$	1 382 \$
Placements, dépôts et autres actifs	858	833	25
Immobilisations corporelles	11 740	12 137	(397)
Actifs au titre des régimes de retraite	3 571	2 840	731
Impôt sur le résultat différé	39	25	14
Immobilisations incorporelles	1 080	1 134	(54)
Goodwill	3 273	3 273	-
Total de l'actif	30 614 \$	28 913 \$	1 701 \$
Passif			
Passifs courants	6 924 \$	7 139 \$	(215) \$
Dette à long terme et obligations locatives	15 511	11 201	4 310
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	3 656	4 032	(376)
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 588	3 015	(427)
Provisions au titre de la maintenance	1 032	1 040	(8)
Autres passifs non courants	821	696	125
Impôt sur le résultat différé	73	75	(2)
Total du passif	30 605 \$	27 198 \$	3 407 \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	9 \$	1 715 \$	(1 706) \$
Total du passif et des capitaux propres (de la déficience) attribuables aux actionnaires	30 614 \$	28 913 \$	1 701 \$

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 9.4, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les obligations locatives sont examinées aux rubriques 9.3, *Dette nette*, et 9.5, *Flux de trésorerie*.

Au 31 décembre 2021, l'actif net au titre des régimes d'avantages sociaux à long terme s'élevait à 983 M\$ (soit les actifs au titre des régimes de retraite de 3 571 M\$ déduction faite du passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 2 588 M\$), en hausse de 1 158 M\$ par rapport au 31 décembre 2020. Cette augmentation est surtout attribuable au gain actuariel net à la réévaluation du passif des régimes d'avantages du personnel de 1 731 M\$ (1 311 M\$, après impôts) comptabilisé à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada, facteur en partie contrebalancé par la charge au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel comptabilisée en 2021. Ce gain actuariel tient compte de l'incidence nette de la majoration de 61 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer le passif.

La partie à long terme de l'obligation relative aux produits différés d'Aéropian et autres produits différés a fléchi de 376 M\$ depuis le 31 décembre 2020. Cette diminution rend compte du reclassement d'une tranche de 430 M\$ du passif non courant au passif courant des échanges de points Aéropian qui devraient augmenter dans les 12 prochains mois, facteur en partie contrebalancé par la vente aux partenaires du programme d'un volume de points Aéropian supérieur à celui des échanges.

L'augmentation des autres passifs non courants tient compte d'un accroissement de 45 M\$ de la juste valeur du dérivé intégré sur billets convertibles d'Air Canada et d'un montant de 62 M\$ au titre des revenus provenant de la subvention différés liés aux accords de financement par emprunt et capitaux propres conclus avec le gouvernement du Canada qui sont décrits à la rubrique 4, *Faits saillants de 2021*, du présent rapport de gestion. Étant donné la résiliation des facilités de crédit d'exploitation, les bons de souscription dont les droits ne sont pas acquis ont été automatiquement annulés. De plus, Air Canada a exercé son droit de rachat visant l'achat pour annulation sur les bons de souscription dont les droits sont acquis à la juste valeur marchande, le règlement ayant été effectué en janvier 2022.

9.3 DETTE NETTE

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 31 décembre 2021 et au 31 décembre 2020.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2021	31 décembre 2020	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	15 511 \$	11 201 \$	4 310 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 012	1 788	(776)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	16 523	12 989	3 534
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(9 403)	(8 013)	(1 390)
Dette nette¹⁾	7 120 \$	4 976 \$	2 144 \$

1) La dette nette est une mesure financière complémentaire aux PCGR 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.

Au 31 décembre 2021, la dette nette s'établissait à 7 120 M\$, en hausse de 2 144 M\$ par rapport au 31 décembre 2020, du fait de l'incidence des flux de trésorerie nets affectés aux opérations de financement et d'investissement en 2021, facteur en partie contrebalancé par le produit d'un placement de titres de capitaux propres reçu en 2021. Le produit tiré de nouveaux emprunts incluait le produit de l'accord de financement conclu avec le gouvernement du Canada relativement au remboursement aux clients de billets non remboursables et d'une série d'opérations de refinancement réalisées au cours du troisième trimestre de 2021; les remboursements sur la dette à long terme en 2021 ont partiellement contrebalancé ces produits. Pour un complément d'information sur les opérations réalisées en 2021, se reporter à la rubrique 4, *Faits saillants de 2021*, du présent rapport de gestion. De plus, en 2021, Air Canada a effectué un prélèvement pour financer la livraison de 11 appareils A220 d'Airbus (le prélèvement pour la dernière livraison d'A220 en 2021 a été effectué en janvier 2022) et a refinancé les certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie B, série 2013-1. L'incidence de l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2021 par rapport au 31 décembre 2020 a réduit de 66 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains).

9.4 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 2021 et au 31 décembre 2020.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2021	31 décembre 2020	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 802 \$	7 501 \$	1 301 \$
Créances clients	691	644	47
Autres actifs courants	560	526	34
Total des actifs courants	10 053 \$	8 671 \$	1 382 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 603	2 465	138
Produits passages perçus d'avance	2 326	2 314	12
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	983	572	411
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 012	1 788	(776)
Total des passifs courants	6 924 \$	7 139 \$	(215) \$
Fonds de roulement, montant net	3 129 \$	1 532 \$	1 597 \$

Le montant net du fonds de roulement de 3 129 M\$ au 31 décembre 2021 représente une augmentation de 1 597 M\$ par rapport au 31 décembre 2020. Cette augmentation est principalement attribuable au produit net reçu dans le cadre des opérations de refinancement réalisées en 2021, comme il est décrit à la rubrique 9.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion, et elle a été partiellement contrebalancée par la tranche en trésorerie de la perte nette comptabilisée au cours de l'exercice, et par les dépenses d'investissement, déduction faite du financement.

Depuis le 13 avril 2021, le total des paiements au titre des remboursements admissibles en vertu de la facilité de crédit affectée au remboursement de billets s'est établi à 1 273 M\$. Ces remboursements aux clients n'avaient de manière générale aucune incidence sur la situation de trésorerie et ont amélioré le montant net du fonds de roulement du fait qu'ils étaient admissibles aux fins des prélèvements sur la facilité affectée au remboursement de billets. Les prélèvements sur cette facilité ont été effectués mensuellement en fonction du montant des remboursements traités et versés jusqu'au 30 novembre 2021.

9.5 FLUX DE TRÉSORERIE

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d’exploitation	433 \$	(796) \$	1 229 \$	(1 563) \$	(2 353) \$	790 \$
Produits des emprunts	144	254	(110)	8 171	6 262	1 909
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(276)	(508)	232	(4 510)	(2 719)	(1 791)
Actions rachetées aux fins d’annulation	-	-	-	-	(132)	132
Émission d’actions	1	815	(814)	555	1 369	(814)
Frais de financement	(2)	(3)	1	(205)	(78)	(127)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement	(133) \$	558 \$	(691) \$	4 011 \$	4 702 \$	(691) \$
Placements à court terme et placements à long terme	(913)	9	(922)	(862)	(63)	(799)
Achats d’immobilisations corporelles et incorporelles	(378)	(335)	(43)	(1 073)	(1 202)	129
Produit de la vente d’actifs	3	6	(3)	19	12	7
Produit de la cession-bail d’actifs	-	485	(485)	11	485	(474)
Autres	21	(6)	27	36	35	1
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d’investissement	(1 267) \$	159 \$	(1 426) \$	(1 869) \$	(733) \$	(1 136) \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(5) \$	(53) \$	48 \$	11 \$	(48) \$	59 \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(972) \$	(132) \$	(840) \$	590 \$	1 568 \$	(978) \$

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

Au quatrième trimestre de 2021, les flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation se sont établis à 433 M\$, soit une progression de 1 229 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2020 en raison du volume élevé des produits passages perçus d’avance et de l’augmentation importante du nombre de passagers transportés. En 2021, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d’exploitation se sont établis à 1 563 M\$, soit une hausse de 790 M\$ par rapport à l’exercice précédent en raison de l’amélioration du contexte opérationnel, notamment au second semestre de 2021.

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

Au quatrième trimestre de 2021, les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont chiffrés à 133 M\$, en baisse de 691 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2020, principalement en raison du produit tiré de l’émission d’actions au quatrième trimestre de 2020. En 2021, les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont établis à 4 011 M\$, en baisse de 691 M\$ par rapport à 2020. Les activités de financement de 2021 comprennent le produit net de 480 M\$ découlant de l’accord de financement par instruments de capitaux propres conclu avec le gouvernement du Canada, ainsi que le produit net tiré des opérations de refinancement réalisées au troisième trimestre de 2021. Le produit tiré des emprunts en 2021 comportait également un montant de 1 273 M\$ tiré de

la facilité de crédit non garantie du gouvernement du Canada au soutien des remboursements aux clients détenant des billets non remboursables. Pour un complément d'information sur les opérations réalisées en 2021, se reporter à la rubrique 4, *Faits saillants de 2021*, du présent rapport de gestion.

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

Au quatrième trimestre de 2021, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont établis à 1 267 M\$, soit une baisse de 1 426 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2020, du fait principalement des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme. De plus, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement au quatrième trimestre de 2020 comprenaient le produit de 485 M\$ de la cession-bail de neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing. En 2021, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont établis à 1 869 M\$, soit une baisse de 1 136 M\$ en comparaison de 2020, principalement en raison des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme en 2021 et du produit de 485 M\$ des opérations de cession-bail réalisées en 2020.

Se reporter aux rubriques 9.2, *Situation financière*, 9.3, *Dette nette*, 9.4, *Fonds de roulement*, et 9.9, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Flux de trésorerie disponibles

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	433 \$	(796) \$	1 229 \$	(1 563) \$	(2 353) \$	790 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(378)	150	(528)	(1 062)	(717)	(345)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	55 \$	(646) \$	701 \$	(2 625) \$	(3 070) \$	445 \$

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 se sont chiffrés à 55 M\$ au quatrième trimestre de 2021, en hausse de 701 M\$ par rapport à la période correspondante de 2020. Cette augmentation est attribuable à l'amélioration des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, reflétant l'amélioration du contexte opérationnel. Elle a été partiellement contrebalancée par un accroissement des achats nets d'immobilisations corporelles et incorporelles. Au quatrième trimestre de 2020, Air Canada a reçu un produit de 485 M\$ lié à la cession-bail de neuf appareils 737 MAX de Boeing.

Le montant négatif des flux de trésorerie disponibles s'est chiffré à 2 625 M\$ en 2021, soit une amélioration de 445 M\$ en regard de 2020, en raison de la contraction des flux de trésorerie affectés aux activités d'exploitation sur fond d'amélioration du contexte opérationnel comparativement à 2020, notamment au second semestre de 2021. De plus, les remboursements de billets de 1 273 M\$ en 2021 ont comprimé les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation sans avoir d'incidence sur la liquidité puisque les remboursements de billets non remboursables sont provisionnés à l'aide de la facilité de crédit non garantie du gouvernement du Canada, laquelle est décrite à la rubrique 4, *Faits saillants de 2021*, du présent rapport de gestion.

Génération (épuisement) du capital net

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

	Quatrième trimestre	Exercice
(en millions de dollars canadiens)	2021	2021
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	433 \$	(1 563) \$
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement	(133)	4 011
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(1 267)	(1 869)
Moins :		
Produit net tiré de nouvelles opérations de financement non liées à du matériel volant	(67)	(7 999)
Remboursement de billets à tarif non remboursable	65	1 273
Remboursements de dette forfaitaires	-	3 374
Produit tiré d'opérations de cession-bail	-	(11)
Placements à court terme et à long terme	913	862
Génération (épuisement) du capital net¹⁾	(56) \$	(1 922) \$

1) La génération (l'épuisement) du capital net est une mesure financière hors PCGR qu'utilise Air Canada pour mesurer la trésorerie affectée au maintien des activités, au soutien des dépenses d'investissement et au règlement des remboursements ordinaires de la dette, le tout compte non tenu de l'incidence nette du produit tiré de nouvelles opérations de financement. Épuisement du capital net signifie les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement visant les livraisons d'avions et des activités d'investissement. Cette mesure ne tient pas compte du produit tiré d'opérations de financement non liées à du matériel volant, des remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés et du produit tiré d'opérations de cession-bail. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme ni des remboursements de billets à tarif non remboursable qui sont traités pour les vols touchés par la pandémie de COVID-19. Ces remboursements étaient admissibles à des prélèvements sur la facilité de crédit affectée aux remboursements du gouvernement du Canada et n'avaient de manière générale aucune incidence sur la situation de trésorerie. Les prélèvements sur cette facilité ont été effectués mensuellement en fonction du montant des remboursements traités et versés jusqu'au 30 novembre 2021. Comme la génération (l'épuisement) du capital net n'est pas une mesure 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.

Au quatrième trimestre de 2021, l'épuisement du capital net de 56 M\$ était attribuable aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation positifs reflétant l'amélioration du contexte opérationnel, qui ont été plus que contrebalancés par les sorties de trésorerie liées aux achats d'immobilisations corporelles et aux activités de financement nettes.

9.6 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Appareils A220-300 d'Airbus

Le contrat qu'Air Canada a conclu avec Airbus Canada à l'égard de l'achat d'appareils A220-300 d'Airbus prévoit ce qui suit :

- une commande ferme visant 45 appareils A220-300 d'Airbus;
- des options d'achat visant 30 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires.

En janvier 2022, Air Canada a décidé de procéder à l'achat de 10 appareils A220 d'Airbus supplémentaires en plus des deux A220 ajoutés en 2021. Ces 12 avions sont ceux qu'Air Canada avait auparavant renoncé à acheter aux termes d'une modification au contrat d'achat conclu avec Airbus en novembre 2020. Ils seront livrés comme suit : six en 2024 et six en 2025.

En mars 2021, Air Canada a conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 475 M\$ US visant le financement de l'achat des 15 prochains appareils A220 d'Airbus livrables en 2021 et en 2022. En septembre 2020, Air Canada avait conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 788 M\$ visant le financement de l'achat des 18 premiers appareils A220 d'Airbus, qui ont été tous livrés avant la fin de 2020.

Au 31 décembre 2021, 27 appareils A220-300 d'Airbus avaient été livrés.

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 :

- une commande ferme visant 40 appareils 737 MAX 8 de Boeing;
- des options d'achat visant 10 appareils 737 MAX de Boeing.

En octobre 2021, Air Canada a conclu une entente avec Boeing en vue d'avancer la livraison de quatre appareils 737 MAX de Boeing au quatrième trimestre de 2021, pour un total de sept livraisons en 2021. Les neuf appareils 737 MAX de Boeing restants devraient être livrés à la fin du deuxième trimestre de 2022, ce qui portera à 40 le total d'appareils 737 MAX de Boeing au sein de la flotte de monocouloirs.

Au 31 décembre 2021, 31 appareils 737 MAX 8 de Boeing avaient été livrés.

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 2022 et en 2023. Air Canada n'a pas d'autres options d'achat visant des appareils 787 de Boeing.

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 2021, à environ 2 499 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	2022	2023	2024	2025	2026	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	1 154 \$	611 \$	356 \$	338 \$	40 \$	- \$	2 499 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	149	350	302	445	354	Non disponible	Non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	282	386	452	262	340	Non disponible	Non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	1 585 \$	1 347 \$	1 110 \$	1 045 \$	734 \$	Non disponible	Non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2025 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 262 M\$ et de 340 M\$ ont été établies pour 2025 et 2026, respectivement.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 décembre 2021, soit 1 \$ US pour 1,2637 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils est basé sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 31 décembre 2021.

9.7 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens, des régimes complémentaires de retraite et des régimes de retraite pour les employés à l'étranger. Air Canada est également promoteur de divers régimes à cotisations déterminées 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 2022, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité estimatif de 4,7 G\$. Les évaluations définitives seront effectuées au premier semestre de 2022. 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 91 M\$ pour 2021 et devrait se chiffrer à 90 M\$ pour 2022.

Compte tenu de l'excédent des volets prestations déterminées qui a 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 élevé à 23 M\$ en 2021. De même, compte tenu de l'excédent des volets prestations déterminées pouvant servir 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 devrait s'établir à 36 M\$ en 2022.

En date du 31 décembre 2021, une tranche approximative de 75 % des actifs au titre des régimes de retraite d’Air Canada était investie dans des instruments de placement à revenu fixe afin d’atténuer une tranche substantielle du risque de taux d’intérêt (taux d’actualisation). Air Canada cherche à maintenir un pourcentage élevé de produits de placement à revenu fixe à long terme afin de couvrir les passifs au titre des régimes de retraite.

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 2020) actions 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. 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 373 M\$ au 31 décembre 2021 (402 M\$ en 2020). 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. La conclusion de cette entente 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. Rien ne garantit que ces conditions ou d’autres seront remplies.

9.8 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d’Air Canada au 31 décembre 2021, y compris celles liées au paiement d’intérêts et de capital à l’égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements.

(en millions de dollars canadiens)	2022	2023	2024	2025	2026	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	511 \$	660 \$	482 \$	1 780 \$	2 369 \$	8 243 \$	14 045 \$
Obligations locatives	501	487	447	420	291	1 033	3 179
Total des obligations liées au capital	1 012	1 147	929	2 200	2 660	9 276	17 224
Intérêts							
Dette à long terme	540 \$	517 \$	495 \$	471 \$	393 \$	668 \$	3 084 \$
Obligations locatives	147	123	100	79	63	127	639
Total des obligations liées aux intérêts	687 \$	640 \$	595 \$	550 \$	456 \$	795 \$	3 723 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	1 699 \$	1 787 \$	1 524 \$	2 750 \$	3 116 \$	10 071 \$	20 947 \$
Dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements	1 154 \$	611 \$	356 \$	338 \$	40 \$	- \$	2 499 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	2 853 \$	2 398 \$	1 880 \$	3 088 \$	3 156 \$	10 071 \$	23 446 \$

1) Repose sur l’hypothèse que le solde du capital des billets convertibles de 945 M\$ (748 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.

9.9 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 2021	31 décembre 2020
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	82 897 507	111 926 060
Actions à droit de vote de catégorie B	274 944 350	220 246 228
Total des actions émises et en circulation	357 841 857	332 172 288
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Billets convertibles	48 687 441	48 687 441
Bons de souscription ¹⁾	7 288 282	-
Options sur actions	4 330 993	5 903 174
Total des actions pouvant être émises	60 306 716	54 590 615
Total des actions en circulation et pouvant être émises	418 148 573	386 762 903

1) Étant donné la résiliation des facilités de crédit d’exploitation comme il est décrit à la rubrique 4, Faits saillants de 2021, les bons de souscription dont les droits ne sont pas acquis ont été automatiquement annulés. De plus, 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, le règlement ayant été effectué en janvier 2022.

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a suspendu au début de mars 2020 les rachats d’actions en vertu de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités. L’offre publique de rachat dans le cours normal des activités d’Air Canada a expiré en mai 2020 et n’a pas été renouvelée par la Société.

Avant de suspendre les rachats d’actions en vertu de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités, Air Canada avait acheté, aux fins d’annulation, au premier trimestre de 2020, 2 910 800 actions à un prix moyen de 43,76 \$ l’action pour une contrepartie totale de 127 M\$. L’excédent du prix sur la valeur comptable moyenne de 119 M\$ a été imputé aux résultats non distribués.

Placement d’actions

En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme de 35 420 000 actions au prix de 16,25 \$ l’action, pour un produit brut total de 576 M\$, qui comprend un produit brut de 75 M\$ tiré de l’exercice intégral par les preneurs fermes de leur option de surallocation visant l’achat d’au plus 4 620 000 actions. Après déduction des honoraires de prise ferme et des frais de placement, le produit net s’est établi à 552 M\$.

En décembre 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme de 35 420 000 actions au prix de 24,00 \$ l’action, pour un produit total de 850 M\$. Après déduction des honoraires des preneurs fermes et des frais de placement, le produit net s’est établi à 815 M\$. Air Canada a accordé aux preneurs fermes une option pouvant être exercée en totalité ou en partie dans les 30 jours suivant la clôture du placement d’actions le 30 décembre 2020, leur permettant d’acheter jusqu’à 15 % d’actions supplémentaires dans le cadre du placement d’actions. Le 18 janvier 2021, Air Canada a annoncé que les preneurs fermes avaient exercé leur option de surallocation leur permettant d’acheter 2 587 000 actions supplémentaires, ce qui a donné lieu à un produit brut de 60 M\$.

Comme il a été plus amplement décrit à la rubrique 4, *Faits saillants de 2021*, du présent rapport de gestion, en avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres, qui comprenait l'émission d'actions et de bons de souscription. Air Canada a émis 21 570 942 actions en faveur du gouvernement du Canada pour un produit net de 480 M\$. Étant donné la résiliation des facilités de crédit d'exploitation, les bons de souscription dont les droits ne sont pas acquis ont été automatiquement annulés. De plus, Air Canada a exercé son droit de rachat visant l'achat pour annulation sur les bons de souscription dont les droits sont acquis à la juste valeur marchande, le règlement ayant été effectué en janvier 2022.

10. 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)	2020				2021			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Produits d'exploitation	3 722 \$	527 \$	757 \$	827 \$	729 \$	837 \$	2 103 \$	2 731 \$
Charges d'exploitation	4 155	2 082	1 542	1 830	1 778	1 970	2 467	3 234
Bénéfice (perte) d'exploitation	(433)	(1 555)	(785)	(1 003)	(1 049)	(1 133)	(364)	(503)
Produits (charges) autres que d'exploitation	(843)	74	(36)	(272)	(338)	(165)	(315)	(114)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(1 276)	(1 481)	(821)	(1 275)	(1 387)	(1 298)	(679)	(617)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	227	(271)	136	114	83	133	39	124
Bénéfice net (perte nette)	(1 049) \$	(1 752) \$	(685) \$	(1 161) \$	(1 304) \$	(1 165) \$	(640) \$	(493) \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(4,00) \$	(6,44) \$	(2,31) \$	(3,91) \$	(3,90) \$	(3,31) \$	(1,79) \$	(1,38) \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(520) \$	(1 438) \$	(1 141) \$	(1 326) \$	(1 335) \$	(1 210) \$	(649) \$	(574) \$

1) Le résultat avant impôts ajusté n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.

11. PRINCIPALES INFORMATIONS ANNUELLES

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant Air Canada pour les exercices 2019 à 2021.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices		
	2021	2020	2019 ¹⁾
Produits d'exploitation	6 400 \$	5 833 \$	19 131 \$
Charges d'exploitation	9 449	9 609	17 481
Bénéfice (perte) d'exploitation	(3 049)	(3 776)	1 650
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(3 981)	(4 853)	1 775
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	379	206	(299)
Bénéfice net (perte nette)	(3 602) \$	(4 647) \$	1 476 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	(10,25) \$	(16,47) \$	5,51 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(10,25) \$	(16,47) \$	5,44 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 802 \$	7 501 \$	5 889 \$
Total de l'actif	30 614 \$	28 913 \$	27 759 \$
Total du passif non courant	23 681 \$	20 059 \$	15 584 \$
Total du passif	30 605 \$	27 198 \$	23 359 \$

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

12. 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	
	2021	2020	2021	2020
Contrats à terme sur actions	(2) \$	6 \$	(1) \$	(28) \$
Dérivés incorporés aux billets convertibles	64	(220)	(45)	(214)
Bons de souscription	2	-	27	-
Actifs financiers	(5)	-	(36)	-
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	59 \$	(214) \$	(55) \$	(242) \$

Les bons de souscription émis au gouvernement du Canada sont comptabilisés comme un passif financier. Après la comptabilisation initiale, Air Canada a évalué le passif financier à la juste valeur à chaque date de clôture et a comptabilisé les variations de la juste valeur dans le profit (la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur. Étant donné la résiliation des facilités de crédit, Air Canada a exercé son droit de rachat visant l'achat pour annulation sur les bons de souscription dont les droits sont acquis à la juste valeur marchande, 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 aviation. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant aviation et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, Air Canada peut décider de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Air Canada peut recourir à des contrats dérivés visant le carburant aviation, le mazout et le pétrole brut. La politique d'Air Canada permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant aviation prévus de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant aviation prévus de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant aviation prévus pour toute année civile ultérieure. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimale mensuelle. Air Canada évalue régulièrement les conditions du marché afin d'ajuster sa stratégie.

Il n'y a eu aucune activité de couverture de carburant en 2021 et la Société ne disposait d'aucun contrat dérivé lié au carburant non réglé aux 31 décembre 2021 et 31 décembre 2020.

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 2021, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 1,6 G\$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 3,2 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 2,0 G\$ US. En 2021, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 3,6 G\$ US.

En 2021, principalement en raison de la diminution de l'exposition au risque lié aux activités internationales, Air Canada a révisé sa couverture cible à 60 % sur une période continue de 18 mois (contre une couverture cible de 70 % sur 24 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 :

- Air Canada détient des réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2021, les soldes de trésorerie ainsi que de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissaient à 1 403 M\$ (1 110 M\$ US) (1 747 M\$ (1 371 M\$ US) au 31 décembre 2020). 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 2021 a été comptabilisé un profit de 10 M\$ (perte de 69 M\$ en 2020) 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 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 2021 décrits plus amplement ci-après, environ 52 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2022 et environ 30 % sont couvertes pour 2023, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 45 % 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 2021, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2022 et 2023, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 2 423 M\$ (1 925 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,2742 \$ pour 1,00 \$ US (5 730 M\$ (4 499 M\$ US) en 2020 échéant en 2021 et 2022, à un taux moyen pondéré de 1,3586 \$ 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 (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 (au 31 décembre 2020 : 464 M€ EUR, 64 M£ GBP, 4 963 M¥ JPY, 415 M¥ CNH et 88 M\$ AUD) avec règlement en 2021 et 2022 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1414 € EUR, 1,3277 £ GBP, 0,0094 ¥ JPY, 0,1463 ¥ CNH et 0,6942 \$ 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 2021 était de 268 M\$ avec position favorable aux contreparties (591 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2020). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2021, une perte de 114 M\$ a été constatée au poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (perte de 583 M\$ en 2020). En 2021, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 437 M\$ avec position favorable aux contreparties (106 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2020).

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 d'Air Canada et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais permet une certaine flexibilité en fonction des conditions qui prévalent sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2021 était de 73 % à taux fixe et 27 % à taux variable (74 % et 26 %, respectivement, au 31 décembre 2020).

13. MÉTHODES COMPTABLES

Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés audités d'Air Canada et notes complémentaires de 2021 pour un complément d'information sur les méthodes comptables d'Air Canada.

14. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les estimations comptables critiques sont les estimations de la direction qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière d'Air Canada et du résultat de son activité. Elles font appel aux jugements les plus difficiles, les plus subjectifs ou les plus complexes de la part de la direction, souvent du fait qu'il faille estimer ou juger les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l'incertitude. Selon diverses hypothèses ou conditions, les résultats réels pourraient différer 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 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 2021 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 2021, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s'établissait à 3 452 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 35 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 font l'objet d'une incertitude relative à la mesure et 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 pour les actifs non courants

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

Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réel engagé à la fin du contrat de location et le montant de la provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est prise en compte à titre d'ajustement visant l'actif au titre du droit d'utilisation.

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 d'Air Canada 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, aux augmentations salariales futures 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 importantes à propos des hypothèses actuarielles et financières afin de déterminer le coût et le passif connexe des avantages futurs du personnel d'Air Canada.

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 d'Air Canada, les conventions collectives et les contrats de travail, ainsi que les prévisions économiques.

Hypothèses concernant la mortalité

En 2014, l'Institut canadien des actuaires (« ICA ») a publié un rapport sur la mortalité des retraités canadiens (le « rapport »). Le rapport renfermait les tables de mortalité des retraités canadiens et les échelles d'amélioration de la mortalité reposant sur les études d'expérience menées par l'ICA. Les conclusions de l'ICA 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 projetée aux 31 décembre 2021 et 2020.

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

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2021	2020	2021	2020
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer :				
Intérêt net sur l'obligation nette au titre des prestations pour l'exercice clos le 31 décembre	2,82 % ¹⁾	3,13 %	2,59 %	3,13 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	3,10 % ¹⁾	3,20 %	3,16 % ¹⁾	3,20 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	3,20 %	2,59 %	3,20 %	2,59 %
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	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet

1) Moyenne pondérée reflétant les réévaluations pour l'exercice attribuables aux éléments particuliers 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 2021, 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	26 \$	(24) \$
Coût financier net du passif au titre des prestations de retraite	15	(17)
Total	41 \$	(41) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées	775 \$	(748) \$

L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées à la suite d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation vise le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et ne tient pas compte d'éventuelles variations des actifs du régime. Au 31 décembre 2021, une tranche approximative de 75 % des actifs au titre des régimes de retraite

d’Air Canada était investie dans des instruments à revenu fixe afin d’atténuer une tranche importante du risque de taux d’intérêt (taux d’actualisation).

Une augmentation de un an dans l’hypothèse relative à l’espérance de vie ferait monter l’obligation au titre des prestations de retraite de 519 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d’assurance maladie complémentaire. Pour 2021, un taux d’augmentation annuel de 5 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse (taux de 5 % retenu pour hypothèse en 2020). On prévoit que le taux devrait diminuer graduellement pour s’établir à 4,5 % d’ici 2023 (hypothèse d’une baisse prévisionnelle à 4,5 % d’ici 2023 retenue en 2020). 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 81 M\$ l’obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 5 M\$ le total du coût des services rendus au cours de l’exercice et des coûts financiers, et de 79 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 56 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 53 M\$ l’obligation correspondante.

15. ACCORDS HORS BILAN

Garanties

Garanties au titre d’accords d’avitaillement et de dégivrage

De concert avec d’autres sociétés aériennes, la Société est partie à des accords d’avitaillement et de dégivrage avec neuf sociétés d’avitaillement et avec trois sociétés de dégivrage d’appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n’a pas été consolidée par la Société selon IFRS 10 *États financiers consolidés* est d’environ 1 038 M\$ au 31 décembre 2021 (1 047 M\$ au 31 décembre 2020), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s’expose Air Canada, compte non tenu de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme 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’avions, 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 indemnités à des contreparties susceptibles d’entraîner le paiement, par Air Canada, des coûts ou des pertes engagés par ces contreparties. Air Canada ne peut raisonnablement estimer le montant éventuel, s’il en est, qu’elle pourrait avoir à payer en vertu de telles conventions d’indemnisation. Ce montant dépend aussi de l’issue de faits et de circonstances futurs, qui ne peut être prédite. Certaines conventions établissent un montant potentiel maximal, tandis que d’autres ne précisent pas de montant maximal ou de période limitée. Par le passé, Air Canada n’a fait aucun paiement important aux termes de telles conventions d’indemnisation.

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

16. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 décembre 2021, 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.

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.

Répercussions de la pandémie de COVID-19

Tout en faisant face aux enjeux découlant de la pandémie de COVID-19 et aux importantes répercussions de celle-ci sur ses activités en 2021, Air Canada a continué de veiller à l'intégrité et à la résilience de ses principaux processus de gouvernance, de supervision et de gestion des risques comme il est décrit ci-après. Les processus ont été ajustés au besoin afin de tenir compte de l'évolution des activités et milieux de travail d'Air Canada afin de s'assurer que se poursuive la gestion compétente des risques importants.

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.

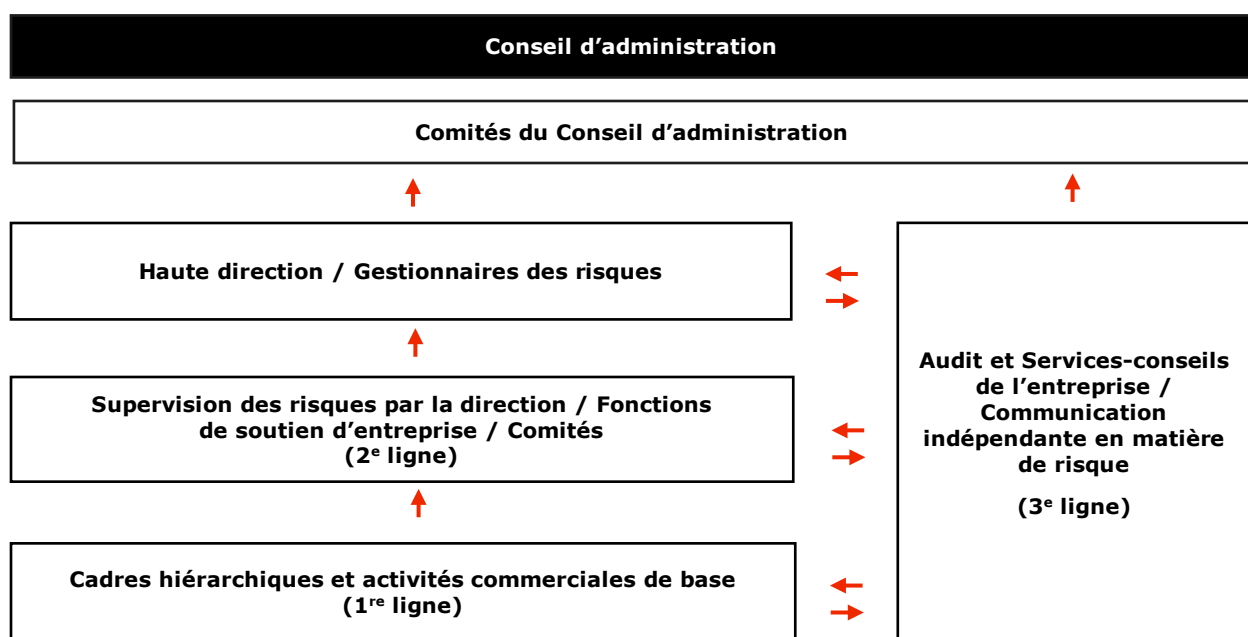
La structure de gestion des risques d’Air Canada s’inspire de l’approche axée sur le « modèle des trois lignes ».

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.

COVID-19 – La pandémie de COVID-19 a nuí considérablement à Air Canada et pourrait nuire encore sensiblement à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

Air Canada, à l'image de l'industrie mondiale du transport aérien, a continué de faire face à une baisse importante du trafic en 2021, en regard de l'exercice 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. Bien qu'il y ait des indices d'amélioration, la demande de transport demeure difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements dans le monde et au Canada. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation pourrait se rétablir en raison d'un certain nombre de facteurs, notamment l'évolution des restrictions, des exigences et des avertissements gouvernementaux, les préoccupations au sujet des déplacements et les attentes concernant certaines précautions en raison de la pandémie de COVID-19, le risque de diminution de l'efficacité des vaccins et l'accessibilité et la rapidité de déploiement des doses de rappel et des traitements, la menace et l'incertitude liées aux variants connus et nouveaux de la COVID-19, la disponibilité et l'acceptation de programmes de vaccination spécifiques par divers gouvernements ainsi que par les voyageurs, l'acceptation des preuves de vaccination par divers gouvernements, le coût et l'efficacité des exigences relatives aux tests de dépistage, les exigences en matière de quarantaine dans divers territoires (entre autres ceux des destinations transpacifiques, ce qui peut avoir une incidence importante sur la reprise de ces marchés). La pandémie de COVID-19 a et peut continuer d'avoir des répercussions économiques importantes, notamment sur les dépenses et le comportement des entreprises et des consommateurs, facteur qui pourrait à son tour affecter gravement la demande à l'égard du transport aérien. Le retour des voyages d'affaires aux niveaux d'avant la pandémie peut être perturbé par l'évolution des modèles commerciaux et des pratiques de télétravail sous l'influence de la pandémie de COVID-19, y compris le recours accru et continu aux vidéoconférences et autres technologies de télétravail ainsi que la tendance des entreprises et des consommateurs à adopter des modes de transport ayant une empreinte écologique moindre. Air Canada suit de très près la situation et prendra les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19, laquelle dépendra de divers facteurs, parmi lesquels l'évolution de l'épidémie, y compris ses variants, la disponibilité de tests de dépistage rapides, de vaccins et de traitements efficaces contre le virus, les mesures prises par les gouvernements notamment en matière de santé et autres restrictions et la réaction des voyageurs, la complexité associée au redémarrage d'un secteur dont les nombreuses parties prenantes doivent agir de façon coordonnée, ainsi que le moment et l'ampleur de la reprise des voyages internationaux et des voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, aucun de ces facteurs ne pouvant être prédit avec certitude.

Air Canada a instauré et mis en œuvre un certain nombre de mesures de sécurité en raison de la pandémie de COVID-19, notamment le programme Air Canada SoinPropre+ et la politique de santé et de sécurité qui rend obligatoire, pour tous les employés d’Air Canada et toute personne ayant accès aux installations d’Air Canada, la vaccination complète contre la COVID-19 (sous réserve de rares exceptions en vertu de la loi). Air Canada continue de s’adresser aux gouvernements et autres autorités en vue que soit reconnue l’efficacité de ces mesures de sécurité et que soit permis un allègement mesuré et responsable des restrictions et exigences en matière de déplacements. Les activités, le résultat d’exploitation et la situation financière d’Air Canada demeureront défavorablement affectés si ces restrictions, exigences et avertissements en matière de déplacements restent en vigueur ou sont élargis.

Les activités d’Air Canada pourraient en outre subir une incidence encore plus défavorable si ses employés (ou le personnel de tiers comme celui des aéroports ou de fournisseurs) sont entièrement ou partiellement incapables d’accomplir leur travail, notamment en raison de l’obligation de se mettre en quarantaine ou en cas de maladie par suite d’une exposition à la COVID-19, s’ils refusent d’être vaccinés ou de maintenir leur vaccination conformément à la politique de santé et de sécurité d’Air Canada ou s’ils sont assujettis à des restrictions gouvernementales ou autres.

La COVID-19 a de plus considérablement perturbé les plans d’exploitation stratégiques d’Air Canada à court terme, et les risques connexes peuvent nuire aux activités, au résultat d’exploitation et à la situation financière de la Société associés à l’exécution des plans d’exploitation stratégiques à plus long terme de la Société. Au cours des dernières années, Air Canada a élaboré des plans d’exploitation stratégiques, dont des initiatives de génération de revenus visant à optimiser les revenus de la Société, tels que des plans d’augmentation de la capacité, notamment l’expansion internationale, des initiatives visant à optimiser et à maîtriser les coûts de la Société et des possibilités d’améliorer la segmentation et l’expérience client à tous les points du transport aérien. Lors de l’élaboration de ses plans d’exploitation stratégiques, Air Canada formule certaines hypothèses, notamment sur la demande, la concurrence, la concentration du marché, la disponibilité des avions et l’économie mondiale. La conjoncture réelle, notamment économique et du marché, a différé et peut continuer de différer des hypothèses de la Société. Depuis l’éclosion de la pandémie de COVID-19, la demande a été fortement comprimée et devrait continuer de l’être, ce qui a sensiblement perturbé la mise en œuvre en temps voulu des plans d’exploitation stratégiques de la Société, notamment les plans visant à augmenter la capacité. Si la Société ne parvient pas à élaborer, à mettre en œuvre ou à ajuster ses plans d’exploitation stratégiques à plus long terme, ou si la conjoncture réelle ou les résultats effectifs continuent de varier nettement par rapport aux hypothèses sur lesquelles ces plans reposent, les activités, le résultat d’exploitation et la situation financière de la Société pourraient être touchés de manière défavorable et importante.

Ces risques ont eu une incidence notable sur Air Canada et pourraient avoir des répercussions ultérieures sensiblement défavorables sur ses activités, sa situation financière et son résultat d’exploitation. La pandémie de COVID-19 pourrait de plus exacerber ou accroître la probabilité de la matérialisation des autres facteurs de risque décrits dans le présent rapport de gestion, notamment en ce qui a trait au résultat d’exploitation, au levier financier, à la conjoncture économique et au contexte géopolitique, aux prix et à la demande, outre les importantes initiatives stratégiques, commerciales, technologiques et autres. Qui plus est, l’incidence de la pandémie de COVID-19 sur la situation financière d’Air Canada pourrait réduire la capacité de celle-ci de réagir comme il se doit si se matérialisent ces risques ou d’autres risques.

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, 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 même minime dans le nombre de passagers, la tarification ou la composition du trafic, ou l'accroissement des coûts, pourrait avoir d'importantes répercussions sur le résultat d'exploitation d'Air Canada et sur sa situation financière. Étant donné la concurrence qui marque le secteur du transport aérien et la sensibilité des clients à l'égard des coûts du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer l'augmentation des coûts à sa clientèle au moyen de majorations tarifaires. En dépit de sa focalisation sur l'amélioration de la résilience visant ses activités en cas de ralentissement et de ses initiatives stratégiques et commerciales en cours et prévues, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager ou à maintenir une véritable rentabilité ni à atteindre tous les objectifs qu'elle s'est fixés, notamment ceux d'accroître 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 n'est pas en mesure de prévoir avec certitude les conditions du marché ou les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes et perceptions de la clientèle peuvent évoluer rapidement 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, 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 de nuire considérablement 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

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. En raison d’une conjoncture défavorable ou d’autres facteurs qui pourraient la toucher, il est possible qu’Air Canada ait, à l’avenir, à accroître son niveau d’endettement actuel ou prévu.

Bien que, avant l’éclosion de la pandémie de COVID-19, Air Canada se soit attachée à réduire son niveau d’endettement et à améliorer ses ratios de levier financier, son niveau d’endettement actuel ou futur pourrait avoir de lourdes répercussions. La capacité d’Air Canada de s’acquitter de ses obligations de paiement prévues sur sa dette 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.

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 et américains ainsi que d’autres transporteurs 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 opportunités et changements créés récemment par la pandémie de COVID-19.

Certains transporteurs rivaux d’Air Canada ont reçu (ou peuvent continuer à solliciter) 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 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.

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 ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes liquidités ainsi que des charges d'exploitation et des dépenses d'investissement courantes considérables sont nécessaires.

De plus, en réponse aux restrictions de déplacements, à la contraction de la demande et aux autres effets que la pandémie de COVID-19 a eus et devrait avoir sur les activités d'Air Canada, la Société a cherché, et pourrait de nouveau chercher à obtenir des montants importants de liquidités financières supplémentaires, notamment au moyen de l'émission de titres de créance non garantis ou garantis supplémentaires, de titres de capitaux propres ou d'instruments liés aux capitaux propres, de la vente d'actifs ainsi que de facilités de crédit supplémentaires garanties et/ou non garanties. Il est impossible de préciser la date de ces émissions, et rien ne garantit que ces financements supplémentaires se réaliseront, ou qu'ils se réaliseront selon des modalités favorables.

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.

Bien que le niveau de liquidité actuel d'Air Canada excède la trésorerie minimale dont elle a besoin pour exercer ses activités commerciales courantes, 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.

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.

Dans le cadre de ses activités commerciales, Air Canada recueille, traite et stocke des données sensibles, notamment des renseignements personnels sur ses clients, les membres Aéroplan et ses employés, ainsi que des informations sur ses partenaires commerciaux. Le fonctionnement efficace, fiable et sécuritaire des réseaux et systèmes 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.

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 aviation, la tarification du carbone, comme il est expliqué plus bas, et autres règlements, taxes ou prélèvements 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. Qui plus est, l'incidence de la baisse du cours du carburant aviation pourrait intensifier la concurrence et entraîner un fléchissement du chiffre d'affaires pour tous les transporteurs. Des fluctuations (notamment des hausses) prononcées des prix du carburant pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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 (notamment le renouvellement en cours de sa flotte d'appareils monocouloirs remplacés par des appareils 737 MAX de Boeing et A220 d'Airbus), 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.

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. Se reporter au facteur de risque lié à la pandémie de COVID-19 ci-dessus et à d’autres passages du présent rapport de gestion pour un complément d’information sur les risques liés à la pandémie de COVID-19.

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 (notamment la hausse des charges d’exploitation pour éviter le survol de zones de conflit). 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.

Approvisionnement 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, 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 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 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, outre sa capacité de composer avec les répercussions de la pandémie de COVID-19. 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.

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.

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, notamment ceux causés par des 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 ceux qui découleraient d'éruptions volcaniques ou d'autres phénomènes naturels, des facteurs qui ont une origine humaine, ainsi que ceux découlant de l'accroissement de la fréquence, de la force et de la durée de phénomènes météorologiques violents, notamment en raison du changement climatique, pourraient entraîner des 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.

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 dû à la pandémie de COVID-19 ou du refus des employés de se faire vacciner ou de maintenir leur vaccination conformément à la politique d'Air Canada en matière de santé et de sécurité) seraient de nature à nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

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

Les accidents et les sinistres peuvent survenir, même lorsqu'ont été prises toutes les mesures nécessaires, en raison de divers facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada, notamment des actes terroristes et des sabotages, des 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.

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

Le secteur de l'aviation commerciale est assujéti à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif, notamment en ce qui concerne les impôts et taxes, les redevances et activités aéroportuaires, les droits de route, les créneaux aéroportuaires, la sûreté, les droits des passagers et consommateurs, la santé publique et la sécurité (y compris en lien avec la pandémie de COVID-19), 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 régimes de retraite, l'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone), les douanes, l'immigration, le contrôle des changes et, dans une certaine mesure, la tarification.

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

La capacité d'Air Canada d'exploiter des vols ou d'offrir des services aériens sur les routes internationales entre aéroports au Canada et à l'étranger peut changer, notamment sous l'effet d'un large éventail de facteurs, comme l'évolution des lois et règlements et des exigences administratives et la pandémie de COVID-19. Les accords en vigueur entre le Canada et d'autres États, lesquels régissent nombre d'éléments, notamment les droits de trafic, peuvent être éventuellement modifiés. En outre, les règles et politiques aéroportuaires peuvent être révisées, tout comme la disponibilité des créneaux ou installations aéroportuaires appropriés peut varier. Air Canada exploite actuellement un certain nombre de vols sur des routes internationales aux termes d'accords, de règlements ou de politiques convenus entre le Canada et d'autres pays qui désignent le nombre de transporteurs autorisés à assurer des vols sur ces routes, la capacité des transporteurs assurant le service sur ces routes, les aéroports à partir desquels ces transporteurs peuvent exploiter des vols internationaux ou encore le nombre de transporteurs autorisés à utiliser certains aéroports en particulier. Toute restriction ou modification ou tout ajout apportés à ces accords, règles, règlements ou politiques pourraient nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. En outre, toute approche plus libérale que pourrait adopter le Canada à l'égard des accords visant les services aériens

conclus avec des pays étrangers pourrait porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière, et pourrait entraîner une dépréciation considérable des immobilisations corporelles et incorporelles connexes.

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

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

Le mécanisme mondial basé sur le marché, appelé régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (« CORSIA »), que l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'« OACI ») a adopté en 2016, vise les émissions des vols internationaux applicables. Le CORSIA est appliqué en trois phases, les deux premières (s'échelonnant de 2021 à 2023 et de 2024 à 2026, respectivement) étant volontaires, la troisième phase (qui s'étend de 2027 à 2035) étant obligatoire. Le Canada a adopté volontairement la première phase. Compte tenu de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur l'industrie du transport aérien et des émissions de ce secteur en 2020, l'OACI a reconnu que le calcul des exigences de compensation fondé sur la moyenne des émissions de 2019 et 2020 entraînerait un relèvement substantiel et inattendu des exigences de compensation. Il a plutôt été convenu d'utiliser les émissions de 2019 comme niveau de référence du CORSIA pendant la phase pilote (2021 à 2023). Le conseil de l'OACI devrait discuter en 2022 du niveau de référence pour les phases subséquentes du CORSIA. En fonction du CORSIA, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont continué d'exempter du système d'échange de quotas d'émission (le « SEQUE ») de gaz à effet de serre (« GES ») de l'Union européenne (l'« UE ») les vols reliant l'Europe et les pays tiers. En 2021, la Commission européenne a publié le paquet « Ajustement à l'objectif 55 », qui consiste en des propositions réglementaires visant à réduire les émissions nettes de GES de 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990. La proposition comprend une modification du SEQUE de l'UE qui soumettrait les sociétés aériennes non européennes assurant des liaisons intra-UE à la fois au SEQUE de l'UE et au CORSIA. En outre, la Commission européenne propose de cesser d'exempter les vols internationaux entre l'Europe et les pays tiers du SEQUE de l'UE à partir de 2027 si l'OACI décide d'exclure les émissions de 2020 du calcul du niveau de référence du CORSIA pour la troisième phase obligatoire du CORSIA (2027 à 2035). La Commission européenne a également proposé un règlement ReFuelEU Aviation dans le but déclaré d'augmenter, en UE, l'offre et la demande de carburants aviation durables (« CAD »), bien plus coûteux que le carburant aviation conventionnel. S'il est adopté, il obligerait les fournisseurs de carburant aviation à approvisionner tous les aéroports de l'UE d'un volume minimal de 2 % de CAD à partir de 2025, qui passe à 63 % d'ici 2050. Cette exigence aurait une incidence sur tous les exploitants d'appareils qui font le plein de carburant dans les aéroports de l'UE.

Au Canada, le modèle pancanadien pour la tarification du carbone, en vigueur depuis 2018, est assorti d'une tarification basée sur les émissions de GES provenant de toutes les sources de carburant fossile, notamment le carburant aviation et les autres carburants qu'utilise Air Canada relativement aux opérations au sol ou à l'équipement fixe de combustion. Les provinces canadiennes peuvent mettre sur pied, soit un système explicite fondé sur les tarifs, comme une taxe ou une redevance sur le carbone, soit un système de plafonnement et d'échange. Certaines provinces, notamment la Colombie-Britannique et le Québec, ont instauré un système de tarification du carbone, d'autres appliquent le système du filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone. Air Canada et les transporteurs régionaux exploitant des vols pour le compte d'Air Canada sont assujettis à une tarification sur le carbone visant les vols exploités entre provinces. En décembre 2020, le gouvernement du Canada a publié son projet de règlement concernant la norme sur les combustibles propres pour les combustibles

fossiles liquides, fixant des cibles d'intensité en carbone, laquelle intensité serait réduite au fil du temps afin de favoriser la mise au point de combustibles à faible teneur en carbone et durables au Canada. Le carburant aviation conventionnel ne figure pas actuellement sur la liste des combustibles fossiles liquides requis pour atteindre un objectif d'intensité en carbone. Cependant, la production de CAD peut être admissible aux crédits de conformité qui représenteraient un incitatif financier pour la production de CAD au Canada. Le gouvernement du Canada devrait publier la version définitive de la norme sur les combustibles propres au printemps 2022. En 2021, la Colombie-Britannique a publié son plan CleanBC Roadmap to 2030, qui comporte des modifications proposées à sa norme sur les carburants à faible teneur en carbone (*Low Carbon Fuel Standard* ou « LCFS ») afin d'étendre le règlement aux carburants marins et aéronautiques à compter de 2023. La LCFS de la Colombie-Britannique exige que les fournisseurs de carburant réduisent progressivement l'intensité moyenne en carbone des combustibles qu'ils fournissent aux utilisateurs de la province.

Certains territoires de compétence mettent en œuvre des règlements interdisant l'utilisation et la distribution d'articles en plastique à usage unique. En 2019, la Commission européenne a adopté une directive visant à réduire l'utilisation de certains produits à usage unique qui est entrée en vigueur en juillet 2021 et qui a une incidence sur les activités de restauration à bord. En 2020, le gouvernement du Canada a annoncé son intention d'éliminer complètement les déchets de plastique d'ici 2030 et il a proposé une réglementation interdisant l'utilisation de certains plastiques à usage unique.

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

Les activités d'Air Canada exigent le traitement et le stockage sécurisés d'informations sensibles relatives à nos clients, employés, partenaires commerciaux et autres. Les lois et règlements ont mis davantage l'accent sur la protection des données et la cybersécurité au Canada, en Union européenne et ailleurs. Par conséquent, Air Canada est assujettie à des lois et à des règlements nationaux et étrangers de plus en plus stricts en matière de protection des renseignements personnels et de cybersécurité, notamment en ce qui concerne les données sur les passagers, les employés et d'autres renseignements, les systèmes d'information préalable sur les passagers et l'accès aux systèmes de réservations des sociétés aériennes et les exigences relatives à la notification des organismes de réglementation et des personnes touchées en cas d'incident de sécurité des données. Ces lois et règlements ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre parmi ceux qui ont autorité sur Air Canada, notamment ceux où elle est en exploitation, exerce des activités ou traite ou stocke des données. L'obligation de se conformer à ces cadres législatifs et réglementaires est de plus en plus contraignante, entraînant une complexité accrue, des charges d'exploitation supplémentaires, ainsi qu'un risque plus important d'amendes et de pénalités, et tout accroissement du fardeau réglementaire ou toute contravention dans ce domaine ou pour non-conformité pourraient nuire à Air Canada, à ses activités (notamment en touchant son goodwill et sa réputation), à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Les activités d'Air Canada sont complexes et les lois et règlements fiscaux connexes, tout comme leur interprétation, évoluent constamment. Un certain nombre de pays dans lesquels Air Canada exerce ses activités ont mis en œuvre des modifications aux lois, règlements et interprétations d'ordre fiscal pertinents, ou envisagent de le faire et pourraient le faire à l'avenir. Toute modification des lois, des traités ou des règlements fiscaux applicables ou de leur interprétation pourrait avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Certains territoires de compétence où Air Canada est en exploitation ou exerce des activités ou d'autres territoires pouvant affirmer leur compétence à son égard ont promulgué et appliqué des mesures en matière de protection et d'accessibilité des consommateurs ainsi que des droits des passagers, et ils pourraient le faire de nouveau à l'avenir. Ces mesures peuvent se traduire par des obligations importantes, extraordinaires, incohérentes, voire contradictoires, pour Air Canada et peuvent accroître sa responsabilité et les coûts qu'elle engage. Ces mesures pourraient par conséquent avoir un effet défavorable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

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

À l'instar d'autres sociétés aériennes, Air Canada est assujettie aux risques liés au changement climatique, notamment à l'égard d'autres facteurs décrits dans le présent rapport de gestion. Le secteur du transport aérien est une source de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre et il est assujéti à un cadre législatif et réglementaire exhaustif en la matière, notamment celui décrit dans le présent rapport de gestion. Les émissions de carbone du secteur de l'aviation et leur incidence sur les changements climatiques sont devenues une grande priorité pour les organismes de réglementation (y compris les organismes de réglementation des valeurs mobilières), les entreprises et les consommateurs.

Les changements climatiques peuvent en outre accroître la fréquence et l'intensité des intempéries graves au sol et dans les airs (notamment des épisodes de turbulence), lesquelles peuvent influencer sur de nombreux volets de l'exploitation aérienne, notamment en faisant accroître les coûts d'exploitation. Les phénomènes météorologiques violents à des aéroports ou destinations desservis par Air Canada peuvent influencer sur la viabilité ou le coût d'exploiter des vols pour ces destinations.

En 2021, Air Canada a annoncé son engagement à long terme de faire progresser le développement durable lié aux changements climatiques dans toutes ses activités. Elle s'est fixé des cibles climatiques pour atteindre la carboneutralité, c'est-à-dire zéro émission nette de gaz à effet de serre (« GES »), dans toutes ses activités à l'échelle mondiale d'ici 2050, ainsi que des cibles absolues de réduction nette des GES à moyen terme d'ici 2030 pour ses vols et ses opérations au sol par rapport à l'année de référence 2019. Air Canada s'est également engagée à investir dans les CAD et dans les initiatives de réduction et d'élimination du carbone, et elle appuie les efforts visant à développer les CAD afin de réduire davantage les émissions et leur impact sur l'environnement.

Les préoccupations concernant les émissions de carbone provenant du transport aérien et les efforts pour lutter efficacement contre les changements climatiques pourraient alourdir le fardeau réglementaire, augmenter les taxes et droits sur le carburant, comprimer la demande à l'égard du transport aérien et nuire à la perception qu'a le public d'Air Canada et de sa marque. Les changements climatiques ainsi que le défaut de s'adapter et de réagir à l'évolution du cadre réglementaire connexe ou de l'opinion publique, le défaut de mettre en œuvre des initiatives qui réduisent efficacement les incidences sur le climat ou l'environnement (notamment celles déjà annoncées par Air Canada) ou qui améliorent la durabilité des activités d'exploitation ou par ailleurs faire face aux enjeux liés aux changements climatiques en temps opportun seraient susceptibles de porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Services des transporteurs régionaux – Le manquement d'un transporteur régional 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 des transporteurs régionaux qui exploitent des vols pour le compte d'Air Canada. En 2021, Air Canada a regroupé ses vols régionaux sous Jazz. 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.

La baisse de la demande de services de transport aérien qu'a provoquée la pandémie de COVID-19 continue d'avoir une incidence défavorable sur la demande de services de transporteurs régionaux. Par conséquent, l'utilisation par Air Canada de son réseau régional est réduite et elle est adaptée pour mieux soutenir la Société. Air Canada s'attend à ce que la perturbation des services causée par la pandémie de COVID-19 continue à avoir une incidence défavorable sur son transporteur régional. L'incapacité, en raison de la pandémie de COVID-19 ou d'une autre perturbation profonde du réseau régional d'Air Canada, de Jazz ou d'autres sociétés aériennes auprès desquelles Air Canada pourrait se procurer de la capacité pour des vols régionaux, de s'acquitter de leurs obligations sur une longue période pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, le résultat d'exploitation et 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.

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, rien ne garantit que les conventions collectives qu’elle conclura ultérieurement avec les syndicats représentant ses employés ou que les résultats des arbitrages se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes d’Air Canada ou qui sont comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l’issue des négociations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d’œuvre ou sur les règles d’exécution du travail pourraient accroître les coûts de main-d’œuvre et d’autres charges, ou encore imposer des modalités restreignant ou réduisant la capacité d’Air Canada de maintenir ses objectifs commerciaux ou d’entreprendre des initiatives stratégiques, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités d’Air Canada, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

Rien ne garantit que les conventions collectives pourront être de nouveau renouvelées sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu’il n’y aura par ailleurs 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.

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 et United Airlines, partenaires de la coentreprise A+++, lui rapportent d’importantes retombées, notamment celles qui découlent de l’exploitation à code multiple, de l’harmonisation des correspondances, de la réciprocité des programmes de 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.

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, 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, 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

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens, des régimes complémentaires de retraite et des régimes de retraite pour les employés à l'étranger. Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en supposant l'existence indéfinie du régime) et de la solvabilité (en supposant la résiliation immédiate du régime). En outre, tout régime agréé canadien doit faire l'objet de cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice considéré à moins que ces cotisations ne puissent être prélevées (sous réserve des modalités du régime et de la législation en vigueur) d'un excédent de solvabilité suffisant. Les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation prévues) peuvent varier considérablement en fonction de divers facteurs, notamment les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite, l'évolution de la réglementation, les données démographiques du régime, les modifications apportées aux dispositions du régime, 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. Bien qu'Air Canada ait pris des mesures importantes pour réduire le risque lié à ses régimes de retraite et que la capitalisation de ces derniers soit en situation excédentaire, rien ne garantit que ce 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 9.7, *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 2021, 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 2021, 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 2021, 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 décrites ci-après certaines mesures hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci.

BAIIDA

Le BAIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu 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. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAIIDA, car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Perte d'exploitation selon les PCGR	(503) \$	(1 003) \$	500 \$	(3 049) \$	(3 776) \$	727 \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	399	435	(36)	1 616	1 849	(233)
BAIIDA (y compris les éléments particuliers)	(104) \$	(568) \$	464 \$	(1 433) \$	(1 927) \$	494 \$
Retrancher :						
Éléments particuliers	126	(160)	286	(31)	(116)	85
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)	22 \$	(728) \$	750 \$	(1 464) \$	(2 043) \$	579 \$

CESMO ajustées

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

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

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	3 234 \$	1 830 \$	1 404 \$	9 449 \$	9 609 \$	(160) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant aviation	(665)	(187)	(478)	(1 576)	(1 322)	(254)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(91)	(14)	(77)	(120)	(250)	130
Éléments particuliers	(126)	160	(286)	31	116	(85)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	2 352 \$	1 789 \$	563 \$	7 784 \$	8 153 \$	(369) \$
SMO (en millions)	14 057	6 000	134,3 %	33 384	37 703	(11,5) %
CESMO ajustées (en cents)	16,74 ¢	29,82 ¢	(13,08) ¢	23,32 ¢	21,62 ¢	1,70 ¢

Résultat avant impôts ajusté

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Perte avant impôts sur le résultat selon les PCGR	(617) \$	(1 275) \$	658 \$	(3 981) \$	(4 853) \$	872 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Éléments particuliers	126	(160)	286	(31)	(116)	85
Perte (profit) de change	(22)	(88)	66	52	293	(241)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(2)	1	(3)	8	27	(19)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(59)	214	(273)	55	242	(187)
Perte aux règlements et modifications de dettes	-	-	-	129	-	129
Profit à la cession-bail d'actifs	-	(18)	18	-	(18)	18
Résultat avant impôts ajusté	(574) \$	(1 326) \$	752 \$	(3 768) \$	(4 425) \$	657 \$

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 9.5, *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.

Génération (épuiement) du capital net

Air Canada utilise la génération (l'épuisement) du capital net pour mesurer la trésorerie affectée au maintien des activités, au soutien des dépenses d'investissement et au règlement des remboursements ordinaires de la dette, le tout compte non tenu de l'incidence nette du produit tiré de nouvelles opérations de financement. Épuisement du capital net signifie les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement visant les livraisons d'avions et des activités d'investissement. Cette mesure ne tient pas compte du produit tiré d'opérations de financement non liées à du matériel volant, des remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés et du produit tiré d'opérations de cession-bail. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme ni des remboursements de billets à tarif non remboursable traités pour les vols touchés par la pandémie de COVID-19. Ces remboursements étaient admissibles à des prélèvements sur la facilité de crédit affectée aux remboursements du gouvernement du Canada et n'ont de manière générale aucune incidence sur la situation de trésorerie, jusqu'à concurrence du plafond de 1,404 G\$ de la facilité. Se reporter à la rubrique 9.5, *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.

21. GLOSSAIRE

Aéroplan – Aéroplan inc.

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

BAIIDA – Bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements. Le BAIIDA est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Air Canada retrace les éléments particuliers du calcul du BAIIDA.

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

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

CESMO ajustées – Charges d'exploitation par SMO ajustées afin d'en exclure l'effet attribuable à la charge de carburant aviation, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et aux éléments particuliers. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 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.

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

Épuisement du capital net – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement, de remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés et du produit tiré d'opérations de cession-bail. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme. L'épuisement du capital net est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 9.5, *Flux de trésorerie*, et à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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 aux rubriques 9.5, *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.

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

Passagers payants transportés – Renvoie à la définition établie par l'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.

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

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

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

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

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

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

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

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