



Premier trimestre de 2021
Rapport de gestion
Le 7 mai 2021



AIR CANADA

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1. POINTS SAILLANTS	2
2. INTRODUCTION.....	3
3. À PROPOS D’AIR CANADA.....	5
4. FAITS NOUVEAUX.....	5
5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES PREMIERS TRIMESTRES DE 2021 ET DE 2020	8
6. PARC AÉRIEN	14
7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL.....	16
7.1. LIQUIDITÉ.....	16
7.2. SITUATION FINANCIÈRE	18
7.3. DETTE NETTE	19
7.4. FONDS DE ROULEMENT.....	20
7.5. FLUX DE TRÉSORERIE.....	21
7.6. DÉPENSES D’INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES....	23
7.7. OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE.....	23
7.8. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	24
7.9. CAPITAL-ACTIONS.....	24
8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS.....	25
9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE	25
10. MÉTHODES ET CONTRÔLES COMPTABLES	26
11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES.....	26
12. ACCORDS HORS BILAN	26
13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	26
14. FACTEURS DE RISQUE	26
15. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	27

1. POINTS SAILLANTS

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

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

1) Le résultat avant impôts ajusté, le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR d’Air Canada.

2) Les liquidités non soumises à restrictions s’entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme ainsi que des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d’Air Canada. Au 31 mars 2021, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d’équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 969 M\$ et de placements à long terme de 613 M\$. Au 31 mars 2020, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d’équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 6 128 M\$ et de placements à long terme de 395 M\$.

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

4) Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l’exclusion des ETP chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d’achat de capacité avec Air Canada.

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

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

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

2. INTRODUCTION

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada »), Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge ») et Aéroplan inc. (« Aéroplan »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le premier trimestre de 2021, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du premier trimestre de 2021 et les notes complémentaires d'Air Canada, ainsi qu'avec les états financiers consolidés audités annuels de 2020 et les notes complémentaires d'Air Canada et le rapport de gestion de 2020 d'Air Canada datés du 12 février 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. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 6 mai 2021.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 7 mai 2021, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du premier trimestre de 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. Le présent rapport de gestion en renferme, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation en valeurs mobilières peuvent en renfermer. Ces énoncés prospectifs découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme *préliminaire*, *prévoir*, *croire*, *pouvoir*, *estimer*, *projeter* et *planifier*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

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

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

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

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, les cours de l'énergie, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de réduire les charges d'exploitation), les autres épidémies, les attentats terroristes, les conflits armés, sa dépendance envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, sa capacité d'exploiter avec succès son programme de fidélité transformé, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les interruptions de service, 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 limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les risques liés de manière générale à l'immobilisation au sol de certains modèles d'avions, les régimes de retraite, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse **sedar.com**, notamment à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du 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.

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, selon le cas. Par ailleurs, Air Canada est propriétaire ou titulaire de droits d'auteur qui protègent également le contenu de ses produits ou de ses services. Pour des raisons pratiques uniquement, les marques de commerce, les marques de service, les dénominations commerciales et les droits d'auteur mentionnés dans le présent rapport de gestion peuvent être indiqués sans être suivis des symboles ©, ^{MD} ou ^{MC}. En revanche, Air Canada se réserve le droit de faire valoir ses droits ou ceux des donneurs de licence concernés à l'égard de ces marques de commerce, marques de service, dénominations commerciales et droits d'auteur en vertu de toute loi applicable. Le présent rapport de gestion peut également inclure des marques de commerce, marques de service et dénominations commerciales de tiers. Leur utilisation par Air Canada ne sous-entend pas que celle-ci a des liens avec leurs propriétaires ou titulaires de licence, ni que ceux-ci recommandent ou commanditent Air Canada ou entretiennent des liens avec elle.

3. À PROPOS D'AIR CANADA

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

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.

Vacances Air Canada, l'un des principaux voyagistes au Canada, élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances. Il exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément à destination de l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique Sud, Australie et Asie), et le secteur des voyages d'agrément à destination du Canada. Il offre des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles. Air Canada Rouge est le transporteur loisirs de la Société.

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. En 2021, Air Canada Cargo s'attend à continuer d'utiliser des gros-porteurs du parc principal d'Air Canada, notamment certains appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus qui ont été convertis et sont dotés d'un espace de chargement de fret accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers. En 2021, Air Canada s'attend également à générer des produits fret supplémentaires découlant du secteur du commerce électronique et de la conversion en avions-cargos de plusieurs appareils 767 de Boeing détenus en propriété afin de tirer parti de la croissance du commerce électronique.

4. FAITS NOUVEAUX

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 sa filiale, la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada) une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres qui lui donne accès à des liquidités maximales de 5,879 G\$ par l'intermédiaire du programme de Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE).

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

- 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 d'environ 480 M\$).
- 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 est garantie au moyen d'une charge de premier rang grevant les actifs d'Aéroplan, les actions détenues par Air Canada dans Aéroplan ainsi que certains actifs d'Air Canada, dont certains droits de propriété intellectuelle liés au programme de fidélité Aéroplan.

- 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).
- En contrepartie de la mise à disposition des facilités de crédit garanties et non garanties par le gouvernement à Air Canada, la Société a émis au total 14 576 564 bons de souscription visant l'achat d'un nombre équivalent d'actions d'Air Canada, sous réserve des ajustements habituels, au prix d'exercice de 27,2698 \$ l'action au cours d'une période de 10 ans, ce qui représente 10 % de l'engagement total disponible au titre des facilités de crédit garanties et non garanties ci-dessus; 50 % des bons de souscription sont acquis parallèlement à la mise en place des facilités de crédit, et les 50 % restants seront acquis proportionnellement aux montants qu'Air Canada pourrait utiliser en vertu des facilités de crédit non garanties ci-dessus; les bons de souscription sont assujettis à un droit de rachat non récurrent en faveur d'Air Canada, aux termes duquel Air Canada peut, lors du remboursement de toutes les dettes en cours dans le cadre des facilités de crédit garanties et non garanties mentionnées précédemment et de leur extinction, racheter aux fins d'annulation tous les bons de souscription en circulation à un prix par bon de souscription égal à sa juste valeur de marché déterminée par des évaluateurs indépendants.
- Un montant maximal de 1,404 G\$ consistant en une tranche de facilité de crédit non garantie en soutien au remboursement de billets non remboursables aux clients. La facilité d'une durée de sept ans échéant en avril 2028 portera intérêt au taux annuel de 1,211 %. Les prélèvements au titre de cette facilité seront effectués mensuellement et déterminés en fonction du montant des remboursements traités et versés au cours de la période.

Dans le cadre du montage financier, Air Canada a 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 comprennent notamment ce qui suit :

- Utilisation du produit du montage financier (hormis la facilité de 1,404 G\$ affectée au remboursement des billets) seulement pour le paiement des charges d'exploitation et des obligations dont Air Canada doit s'acquitter dans le cours normal des activités au fur et à mesure qu'elles deviennent exigibles selon les pratiques passées.
- Offre aux clients admissibles qui ont acheté des billets non remboursables pour un voyage commençant au plus tôt en février 2020, mais qui n'ont pas voyagé en raison de la COVID-19, d'un remboursement selon le mode de paiement initial. En appui à ses agences de voyages partenaires, Air Canada ne reprendra pas la commission de vente que celles-ci ont touchée quant aux billets remboursés.
- Reprise des dessertes ou accès au réseau d'Air Canada dans la quasi-totalité des collectivités régionales où le service a 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 visant certaines dépenses et restrictions s'appliquant à la rémunération des hauts dirigeants.
- 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 est en cours en vertu de la facilité de crédit garantie ou de la facilité de crédit non garantie (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 non inférieur à celui du 1^{er} avril 2021.
- Achèvement de l'acquisition par Air Canada 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. Les actions et les bons de souscription d'Air Canada émis au gouvernement sont assujettis 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, dans le cas des actions, à la date qui tombe un an après la date d'émission et, en ce qui concerne les bons de souscription, à la date à laquelle le droit de rachat d'Air Canada décrit précédemment a expiré conformément aux modalités des bons de souscription; 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, et iii) en ce qui concerne les bons de souscription, une fois que la restriction empêchant le transfert décrite en i) a expiré, des blocs de taille minimale pour les transferts. Les bons de souscription sont également soumis à un plafond d'exercice qui limite la participation totale du gouvernement en actions d'Air Canada. Le plafond d'exercice interdit au gouvernement d'exercer tout droit à l'égard de bons de souscription si les droits de vote associés aux actions d'Air Canada détenues par le gouvernement (y compris celles qui ont été émises lors de l'exercice de bons de souscription) excèdent 19,99 % du total des droits de vote associés à tous les titres à droit de vote d'Air Canada en circulation immédiatement après un tel exercice.

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

Le 2 avril 2021, Air Canada a annoncé, de concert avec Transat A.T. Inc. (« Transat »), que les deux parties avaient convenu de résilier la convention d'arrangement annoncée antérieurement visant le projet d'acquisition de Transat par Air Canada. Les deux parties avaient conclu un accord d'acquisition en juin 2019, dont les modalités avaient été modifiées en août 2019 et en octobre 2020. Les organismes de réglementation canadiens ont avalisé la transaction le 11 février 2021. En revanche, à la suite des pourparlers avec la Commission européenne (la « CE »), il est devenu évident que celle-ci n'approuverait pas l'acquisition selon l'ensemble de mesures correctives offert. Après mûre réflexion, Air Canada a conclu que d'offrir d'onéreuses mesures correctives supplémentaires — qui pourraient, de nouveau, ne pas conduire à une approbation de la CE — compromettrait considérablement sa capacité à soutenir la concurrence internationale, et aurait des répercussions négatives non seulement sur les clients, mais également sur d'autres parties prenantes et sur ses perspectives d'avenir, au moment même où elle se rétablit et se reconstruit dans la foulée des contrecoups de la pandémie de COVID-19. Par conséquent, Air Canada et Transat ont convenu de résilier la convention d'arrangement 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'acquiescer 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. Air Canada a comptabilisé les frais de résiliation à titre d'élément particulier au premier trimestre de 2021.

Regroupement des services aériens Air Canada Express sous Jazz

Le 1^{er} mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier le contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), filiale entièrement détenue de Chorus Aviation Inc., 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 (43 M\$ par année jusqu'en 2026 et 18 M\$ par année par la suite). De plus, le CAC révisé aura 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 permettra d'éviter des dépenses d'investissement futures estimées à 193 M\$. Le CAC modifié prend effet de façon rétroactive au 1^{er} janvier 2021. Au premier trimestre de 2021, Air Canada a comptabilisé une charge nette de 2 M\$ dans les éléments particuliers au titre des modifications du CAC et du regroupement des services aériens régionaux.

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES PREMIERS 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)	Premiers trimestres			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation				
Passages	395 \$	3 193 \$	(2 798) \$	(88)
Fret	281	149	132	89
Autres	53	380	(327)	(86)
Total des produits d'exploitation	729	3 722	(2 993)	(80)
Charges d'exploitation				
Carburant aviation	200	836	(636)	(76)
Salaires et charges sociales	528	796	(268)	(34)
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	195	471	(276)	(59)
Dotation aux amortissements	413	504	(91)	(18)
Maintenance avions	150	270	(120)	(44)
Redevances aéroportuaires et de navigation	98	228	(130)	(57)
Frais de vente et de distribution	24	183	(159)	(87)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	5	234	(229)	(98)
Restauration et services à bord	21	97	(76)	(78)
Communications et technologies de l'information	105	135	(30)	(22)
Éléments particuliers	(127)	-	(127)	N.S. ²⁾
Autres	166	401	(235)	(59)
Total des charges d'exploitation	1 778	4 155	(2 377)	(57)
Perte d'exploitation	(1 049)	(433)	(616)	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	67	(711)	778	
Produits d'intérêts	21	42	(21)	
Charges d'intérêts	(177)	(129)	(48)	
Intérêts incorporés	4	8	(4)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(4)	(11)	7	
Perte sur instruments financiers	(242)	(34)	(208)	
Autres	(7)	(8)	1	
Total des charges autres que d'exploitation	(338)	(843)	505	
Perte avant impôts sur le résultat	(1 387)	(1 276)	(111)	
Recouvrement d'impôts sur le résultat	83	227	(144)	
Perte nette	(1 304) \$	(1 049) \$	(255) \$	
Perte par action – résultat dilué	(3,90) \$	(4,00) \$	0,10 \$	
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)¹⁾	(763) \$	71 \$	(834) \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(1 335) \$	(520) \$	(815) \$	

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 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

Produits passages réseau

Les répercussions à l'échelle du réseau de la pandémie de COVID-19, notamment les restrictions de déplacements imposées par les gouvernements, ont commencé à se faire sentir au début de mars 2020 et se sont poursuivies durant 2020 puis tout au long du premier trimestre de 2021. De ce fait, Air Canada a réduit la capacité exprimée en SMO de 82,1 % en regard du premier trimestre de 2020, ce qui est conforme à la réduction de la capacité de 83 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué daté du 12 février 2021. Au premier trimestre de 2021, les produits passages se sont établis à 395 M\$, en baisse de 2 798 M\$ ou de 87,6 % par rapport au premier trimestre de 2020.

Au premier trimestre de 2021, le trafic à l'échelle du réseau a fléchi de 89,5 % alors que le rendement unitaire a crû de 18,2 % par rapport au premier trimestre de 2020. L'accroissement du rendement unitaire tenait principalement à la variation importante de la composition du trafic en faveur des lignes intérieures. Eu égard au contexte de contraction des revenus, il ne s'agit pas d'un indicateur significatif.

Au premier trimestre de 2021, les PPSMO ont reculé de 31,0 % par rapport au premier trimestre de 2020, du fait de la baisse de 31 points de pourcentage du coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2020, facteur en partie contrebalancé par l'amélioration du rendement unitaire comme il est indiqué plus haut.

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	237 \$	944 \$	(707) \$	(74,9)
Lignes transfrontalières	29	755	(726)	(96,2)
Lignes transatlantiques	87	659	(572)	(86,8)
Lignes transpacifiques	16	392	(376)	(95,8)
Autres	26	443	(417)	(94,1)
Réseau	395 \$	3 193 \$	(2 798) \$	(87,6)

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

Premier trimestre 2021 par rapport au premier trimestre 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	(74,9)	(65,9)	(78,7)	(27,6)	17,8	(26,6)
Lignes transfrontalières	(96,2)	(94,9)	(97,1)	(29,8)	30,6	(25,0)
Lignes transatlantiques	(86,8)	(73,8)	(84,0)	(28,7)	(17,5)	(49,8)
Lignes transpacifiques	(95,8)	(90,1)	(96,5)	(49,2)	18,5	(57,8)
Autres	(94,1)	(91,5)	(94,9)	(32,3)	15,2	(30,6)
Réseau	(87,6)	(82,1)	(89,5)	(31,0)	18,2	(31,0)

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

(en millions)	Premiers trimestres			
	2021		2020	
	PMP	SMO	PMP	SMO
Lignes intérieures	767	1 683	3 603	4 928
Lignes transfrontalières	97	240	3 323	4 743
Lignes transatlantiques	698	1 565	4 369	5 964
Lignes transpacifiques	106	391	3 026	3 957
Autres	163	332	3 186	3 919
Réseau	1 831	4 211	17 507	23 511

Produits fret

Au premier trimestre de 2021, les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 281 M\$, en hausse de 132 M\$ ou de 88,6 % par rapport au premier trimestre de 2020. Les vols tout-cargo représentaient 59 % des produits fret au premier trimestre de 2021. Au premier trimestre de 2021, le rendement unitaire a augmenté de 129,5 % alors que le trafic a régressé de 17,9 % en regard du premier trimestre de 2020. L'augmentation du rendement unitaire rend compte de la vigueur continue des besoins en matière d'espace de chargement au soutien du commerce international, les activités de transport de fret ayant été particulièrement dynamiques sur les marchés transpacifiques et transatlantiques. Le recul du trafic s'explique par la chute prononcée des vols de passagers, ce qui a réduit l'espace disponible pour le fret, et il a été en partie compensé par les activités tout-cargo, comme il est indiqué plus haut.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	24 \$	19 \$	5 \$	26,3
Lignes transfrontalières	11	9	2	22,2
Lignes transatlantiques	119	69	50	72,5
Lignes transpacifiques	108	38	70	184,2
Autres	19	14	5	35,7
Réseau	281 \$	149 \$	132 \$	88,6

Autres produits

Au premier trimestre de 2021, les autres produits se sont chiffrés à 53 M\$, en baisse de 327 M\$ ou de 86 % par rapport à la période correspondante de 2020. Cette diminution est le fait essentiellement de l'importante réduction des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada. La baisse des frais liés aux passagers et à la société aérienne, due à la contraction des volumes de passagers attribuable à la pandémie de COVID-19, a contribué également à la régression des autres produits en glissement annuel. Ces baisses ont été en partie atténuées par l'accroissement des produits non liés aux services aériens tirés du programme Aéroplan.

Charges d'exploitation

Au premier trimestre de 2021, par suite de la contraction de 82,1 % de la capacité, les charges d'exploitation se sont établies à 1 778 M\$, en baisse de 2 377 M\$ ou de 57 % par rapport au premier trimestre de 2020. La diminution tient à la contraction des heures de vol imputable à la pandémie de COVID-19 et aux progrès significatifs accomplis à l'égard de la maîtrise des coûts variables et de la réduction des charges fixes depuis le début de la pandémie.

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

Carburant aviation

Au premier trimestre de 2021, la charge de carburant aviation s'est établie à 200 M\$, en baisse de 636 M\$ ou de 76 % par rapport au premier trimestre de 2020. La baisse est imputable à la contraction de 74 % du volume de litres de carburant consommé en regard du premier trimestre de 2020, du fait de la pandémie de COVID-19 et, dans une moindre mesure, à la réduction de 9 % du coût du carburant aviation par litre (compte non tenu de l'incidence du change).

Salaires et charges sociales

Au premier trimestre de 2021, les salaires et charges sociales se sont établis à 528 M\$, en baisse de 268 M\$ ou de 34 % par rapport au trimestre correspondant de 2020. Comparativement au premier trimestre de 2020, les salaires et charges sociales ont reculé de 212 M\$ ou de 37 % surtout du fait du fléchissement de 51 %, ou 16 822, du nombre moyen d'employés équivalents temps plein (« ETP »), en partie contrebalancé par la hausse de la moyenne des salaires, outre l'incidence de la rémunération à base d'actions en raison de l'appréciation du cours de l'action en glissement annuel. La charge au titre des avantages du personnel a baissé de 56 M\$ ou de 25 % par rapport au premier trimestre de 2020 du fait notamment de la réduction des ETP susmentionnée, facteur en partie contrebalancé par l'augmentation des taux liés aux cotisations sociales au Canada.

Transporteurs régionaux

Au premier trimestre de 2021, les charges liées aux transporteurs régionaux (compte non tenu du carburant) se sont chiffrées à 195 M\$, en baisse de 276 M\$ ou de 59 % par rapport au trimestre correspondant de 2020, en raison de l'incidence de la diminution des heures de vol, principalement en ce qui concerne Jazz, du fait de la pandémie de COVID-19.

Dotation aux amortissements

Au premier trimestre de 2021, la dotation aux amortissements s'est chiffrée à 413 M\$, en baisse de 91 M\$ ou de 18 % par rapport au premier trimestre de 2020, du fait du retrait de certains appareils plus anciens, facteur en partie contrebalancé par la livraison de nouveaux appareils.

Maintenance avions

Au premier trimestre de 2021, la charge de maintenance avions s'est chiffrée à 150 M\$, en baisse de 120 M\$ ou de 44 % en regard du premier trimestre de 2020. Cette baisse traduit la diminution du volume d'activités de maintenance en raison de la réduction des heures de vol d'un exercice à l'autre ainsi que le retrait de certains appareils du parc aérien, outre la réduction des provisions au titre de la maintenance du fait des estimations actualisées des coûts de restitution en fin de bail en prévision de la restitution d'appareils (principalement des appareils A319 d'Airbus) aux bailleurs à l'expiration des contrats de location (au cours des 12 prochains mois).

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Au premier trimestre de 2021, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont établis à 5 M\$, en baisse de 229 M\$ ou de 98 % par rapport au premier trimestre de 2020. Cette chute s'explique par la contraction très prononcée des volumes de passagers en glissement annuel en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements connexes, y compris la suspension en cours des vols à destination du Mexique et des Antilles avec prise d'effet le 31 janvier 2021.

Éléments particuliers

Au premier trimestre de 2021, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers correspondant à une réduction nette de 127 M\$ des charges d'exploitation. Le tableau ci-après présente la ventilation de ces éléments particuliers.

(en millions de dollars canadiens)	Premier trimestre
	2021
Pertes de valeur	20 \$
Subvention salariale d'urgence du Canada, solde net	(163)
Provisions pour réduction de l'effectif	2
Autres	14
Éléments particuliers	(127) \$

Pertes de valeur

Compte tenu des réductions de capacité mises en œuvre en raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a devancé le retrait de certains appareils plus anciens de son parc aérien et a comptabilisé une perte de valeur sans incidence sur la trésorerie de 283 M\$ en 2020. Au premier trimestre de 2021, une perte de valeur supplémentaire de 20 M\$ a été comptabilisée pour rendre compte des réductions visant les estimations relatives au produit de la cession attendu de certains appareils détenus en propriété, facteur en partie compensé par des coûts inférieurs prévus pour satisfaire les modalités contractuelles de restitution.

Subvention salariale d'urgence du Canada

En 2020, 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 et d'atténuer les difficultés découlant de la pandémie de COVID-19.

Air Canada a comptabilisé un montant brut total au titre du programme de SSUC de 166 M\$ pour le premier trimestre de 2021. Des paiements comptants de 156 M\$ ont été reçus au premier trimestre de 2021. Le montant de la SSUC imputé aux éléments particuliers est présenté après déduction du coût au titre des employés inactifs qui étaient admissibles à la subvention salariale en vertu du programme. Aucune condition non remplie ou autre éventualité n'est liée au programme actuel de SSUC.

Air Canada entend continuer de participer au programme de SSUC, en vigueur jusqu'en juin 2021, sous réserve de satisfaction des exigences d'admissibilité. Dans le cadre du budget fédéral du 19 avril 2021, le gouvernement du Canada a annoncé que le programme serait prolongé jusqu'en septembre 2021.

Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat

Le 2 avril 2021, Air Canada a annoncé la résiliation de la convention d'arrangement prévoyant l'acquisition de Transat. Air Canada et Transat avaient conclu un accord d'acquisition en juin 2019. Les modalités en ont par la suite été modifiées en août 2019 et révisées une nouvelle fois en octobre 2020, en raison des graves répercussions économiques de la pandémie de COVID-19.

Air Canada et Transat ont convenu de résilier la convention d'arrangement 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'acquiescer 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. Les frais de résiliation ont été comptabilisés dans les éléments particuliers au premier trimestre de 2021.

Modifications des contrats d'achat de capacité

En mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier le contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz aux termes duquel Jazz exploite actuellement certains vols régionaux sous la marque Air Canada Express. Dans le cadre du contrat modifié, Air Canada transférera à Jazz l'exploitation de sa flotte d'appareils E175 d'Embraer, actuellement assurée par Sky Regional. Ainsi, Jazz deviendra l'unique exploitant des vols 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 au regroupement des vols régionaux. Cette charge tient compte d'une provision nette de 12 M\$ au titre des frais estimés de résiliation à payer, contrebalancée par l'annulation des obligations locatives et des coûts des stocks associés aux appareils mis hors service.

Événements postérieurs à la date de clôture liés aux programmes d'avantages du personnelModification du régime de retraite

En avril 2021, Air Canada a reçu la décision de l'arbitre relativement à la détermination du plafond des gains ouvrant droit à pension constaté dans le régime de retraite à prestations définies des salariés représentés par l'AIMTA. Cette décision s'est traduite par une augmentation du plafond des gains ouvrant droit à pension utilisés aux fins du calcul du revenu de retraite. Cette modification entre en vigueur au deuxième trimestre de 2021, mais la durée de la période de rétroactivité n'est pas encore fixée, l'arbitre ayant laissé à Air Canada et à l'AIMTA le soin de la négocier. Une fois la durée de la période de rétroactivité déterminée, Air Canada comptabilisera un coût non récurrent au titre des services passés, qui sera présenté comme élément particulier et devrait être de l'ordre de 100 M\$ à 130 M\$ au deuxième trimestre de 2021. Cette modification n'a aucune incidence sur la situation de trésorerie de la Société puisqu'elle est financée à même l'excédent des régimes de retraite agréés de la Société au Canada.

Programmes d'incitation à la retraite anticipée

En raison de la pandémie de COVID-19 et dans le but de réduire le nombre d'employés qui demeurent en mise à pied technique au deuxième trimestre de 2021, Air Canada propose 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 définies pour les employés admissibles et n'ont donc pas d'incidence sur la situation de trésorerie de la Société. Les coûts de ces programmes seront comptabilisés au deuxième trimestre de 2021 à titre d'indemnités de cessation d'emploi et présentés dans les éléments particuliers. Le montant comptabilisé ne peut encore être déterminé, le nombre d'employés se prévalant de ce programme n'étant pas encore connu.

Charges autres que d'exploitation

Au premier trimestre de 2021, les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 338 M\$, en regard de charges autres que d'exploitation de 843 M\$ au premier trimestre de 2020.

Air Canada a comptabilisé un profit de change de 67 M\$ pour le premier trimestre de 2021, contre une perte de change de 711 M\$ au premier trimestre de 2020. L'amélioration rend compte de l'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain au premier trimestre de 2021 en regard du premier trimestre de 2020. Le profit de change tient compte d'un profit de 145 M\$ à la réévaluation de la dette à long terme et des obligations locatives, contrebalancé par une perte de 73 M\$ sur les dérivés de change. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 mars 2021 était de 1,2562 \$ alors qu'il était de 1,2725 \$ CA le 31 décembre 2020.

Au premier trimestre de 2021, les charges d'intérêts se sont chiffrées à 177 M\$ contre 129 M\$ au premier trimestre de 2020. L'accroissement des charges d'intérêts est imputable à l'augmentation de la dette du fait des financements conclus en 2020, facteur en partie compensé par le taux de change favorable et la baisse des taux d'intérêt.

La perte sur instruments financiers de 242 M\$ au premier trimestre de 2021 comprenait un ajustement de juste valeur de 187 M\$ à l'égard des billets convertibles d'Air Canada attribuable principalement à la hausse du cours de l'action d'Air Canada durant la période, laquelle a augmenté la valeur de l'option de règlement à la conversion. Des ajustements de juste valeur relativement aux actifs financiers et une perte de 19 M\$ à la prorogation et à la refixation de prix des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada ont également

été comptabilisés au premier trimestre de 2021. L'opération de refixation de prix de la dette est décrite plus amplement à la rubrique 7.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion.

Impôts sur le résultat

Air Canada a comptabilisé un recouvrement d'impôts sur le résultat de 83 M\$ au premier trimestre de 2021 contre un recouvrement d'impôts de 227 M\$ au premier trimestre de 2020. Au premier trimestre de 2021, la charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancée par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé par le biais du compte consolidé de résultat d'Air Canada.

6. PARC AÉRIEN

Du fait de la pandémie de COVID-19, la capacité a été réduite en immobilisant temporairement au sol certains appareils. Ces appareils immobilisés au sol sont inclus dans le tableau ci-après. Air Canada évalue régulièrement le parc aérien ainsi que la capacité. Elle continuera d'ajuster l'horaire et 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 intégrer à son parc aérien deux appareils 767 de Boeing à titre d'avions-cargos d'ici la fin de 2021. Ces appareils sont indiqués 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 mars 2021, ainsi que le parc projeté au 31 décembre 2021.

 AIR CANADA	Réal			Projeté	
	31 décembre 2020	Modifications apportées pour le premier trimestre de 2021	31 mars 2021	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2021	31 décembre 2021
Gros-porteurs					
777-300ER de Boeing	15	(1)	14	(1)	13
777-300ER de Boeing (fret)	4	1	5	-	5
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29	-	29
767-300 de Boeing (avions-cargos)	-	-	-	2	2
A330-300 d'Airbus	13	(1)	12	1	13
A330-300 d'Airbus (fret)	3	1	4	(1)	3
Appareils monocouloirs					
737 MAX 8 de Boeing	24	-	24	3	27
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	21	(2)	19	(1)	18
A319 d'Airbus	16	(3)	13	(7)	6
A220-300 d'Airbus	15	4	19	8	27
Total – parc aérien principal	169	(1)	168	4	172



	Réel			Projeté	
	31 décembre 2020	Modifications apportées pour le premier trimestre de 2021	31 mars 2021	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2021	31 décembre 2021
Appareils monocouloirs					
A321 d'Airbus	14	-	14	-	14
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	39	-	39	-	39

Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	208	(1)	207	4	211
--	------------	------------	------------	----------	------------

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2020 et au 31 mars 2021, pour le compte d'Air Canada par Jazz et Sky Regional 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 2021.

Le 1^{er} mars 2021, Air Canada a annoncé qu'elle a regroupé ses services Air Canada Express sous Jazz. Dans le cadre du contrat modifié, Air Canada a transféré à Jazz l'exploitation de sa flotte d'appareils E175 d'Embraer, actuellement assurée par Sky Regional. Le CAC modifié, qui prend effet de façon rétroactive au 1^{er} janvier 2021, prévoit également le retrait de 19 appareils Dash 8-300 de De Havilland de la flotte d'Air Canada Express en 2021.

Le tableau ci-après comprend un nombre important d'appareils qui ont été immobilisés au sol en conséquence de la pandémie de COVID-19.

	Réel			Projeté	
	31 décembre 2020	Modifications apportées pour le premier trimestre de 2021	31 mars 2021	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2021	31 décembre 2021
 AIR CANADA EXPRESS					
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25
CRJ-200 de Mitsubishi	15	-	15	-	15
CRJ-900 de Mitsubishi	34	1	35	-	35
Dash 8-300 de De Havilland	19	(8)	11	(11)	-
Dash 8-400 de De Havilland	43	(4)	39	-	39
Total – Air Canada Express	136	(11)	125	(11)	114

7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

7.1. LIQUIDITÉ

Effets de la pandémie de COVID-19

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

Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020, et comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. Il est prévu que cette incidence considérablement négative sur les flux de trésorerie et la situation financière d'Air Canada se maintiendra, même compte tenu des initiatives d'atténuation décrites à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. Étant donné l'incertitude qui persiste à l'égard de la pandémie de COVID-19, l'étendue complète et la durée des répercussions demeurent inconnues.

Air Canada a conclu un certain nombre d'opérations de financement en 2020, comme il est indiqué à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada, afin d'accroître sa situation de trésorerie et, par la même occasion, sa souplesse opérationnelle, notamment en vue de l'instauration des mesures d'atténuation et de reprise quant à la pandémie de COVID-19. Au cours du premier trimestre de 2021, Air Canada a annoncé l'exercice partiel de l'option de surallocation dans le cadre du placement d'actions réalisé le 30 décembre 2020 (le « placement »). La vente de ces actions supplémentaires a donné lieu à un produit brut de 62 M\$, qui a porté le total tiré du placement à 912 M\$. En outre, Air Canada a prolongé d'un an ses facilités de crédit renouvelables de 600 M\$ US et de 200 M\$ CA, lesquelles échoient désormais en avril 2024 et en décembre 2023, respectivement.

Comme il est expliqué plus en détail à la rubrique 4, *Faits nouveaux*, du présent rapport de gestion, en avril 2021, Air Canada a sensiblement augmenté ses liquidités disponibles en concluant avec le gouvernement du Canada une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres qui lui donnera accès à un financement par emprunt maximal de 5,379 G\$. Le montage financier prévoit des prêts entièrement remboursables dont Air Canada ne se prévaudrait que selon ses besoins, 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 date du présent rapport de gestion, les liquidités non soumises à restrictions aux termes de facilités de crédit conclues avec le gouvernement du Canada s'élevaient à 3,975 G\$. Ce montant ne tient pas compte du montant de 1,404 G\$ aux termes de la facilité affectée au remboursement des billets, puisque ce montant est disponible uniquement au traitement des remboursements aux clients admissibles et qu'il n'affecte donc pas la situation de trésorerie d'Air Canada lorsque les remboursements connexes sont traités.

Les liquidités supplémentaires que fournissent ces accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres rendent possible l'atteinte de plusieurs objectifs harmonisés puisqu'elles donnent une protection supplémentaire à Air Canada et lui permettent de rembourser aux clients les billets non remboursables, en plus de l'aider à conserver ses effectifs ainsi qu'à réintégrer les marchés régionaux. Surtout, ce programme procure des liquidités supplémentaires, au besoin, pour relancer les activités d'Air Canada au profit de toutes ses parties prenantes et demeurer un acteur important au sein de l'économie canadienne au fil de sa reprise et à long terme.

Le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroplan, de Vacances Air Canada et d'Air Canada Cargo) s'élevait à environ 1,7 G\$ au 31 mars 2021. Se reporter à la rubrique 4, *Faits nouveaux*, du présent rapport de gestion pour une description des activités de financement par instruments d'emprunts récemment réalisées, qui comprenaient une sûreté consentie sur les actifs d'Aéroplan et les actions détenues par Air Canada dans Aéroplan. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour accroître ses niveaux de liquidité, Air Canada envisage d'autres accords de financement.

Gestion du risque de liquidité

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 7.6, 7.7 et 7.8 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 d'au moins 12 mois, 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 mars 2021, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 6 582 M\$ (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 969 M\$ ainsi que de placements à long terme de 613 M\$), comparativement à des liquidités non soumises à restrictions au 31 décembre 2020 de 8 013 M\$ (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 7 501 M\$ ainsi que de placements à long terme de 512 M\$).

7.2. SITUATION FINANCIÈRE

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

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2021	31 décembre 2020	Variation (\$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	5 969 \$	7 501 \$	(1 532) \$
Autres actifs courants	1 154	1 170	(16)
Actifs courants	7 123 \$	8 671 \$	(1 548) \$
Placements, dépôts et autres actifs	942	833	109
Immobilisations corporelles	12 099	12 137	(38)
Actifs au titre des régimes de retraite	2 869	2 840	29
Impôt sur le résultat différé	29	25	4
Immobilisations incorporelles	1 129	1 134	(5)
Goodwill	3 273	3 273	-
Total de l'actif	27 464 \$	28 913 \$	(1 449) \$
Passif			
Passifs courants	6 900 \$	7 139 \$	(239) \$
Dette à long terme et obligations locatives	11 122	11 201	(79)
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	3 975	4 032	(57)
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 628	3 015	(387)
Provisions au titre de la maintenance	968	1 040	(72)
Autres passifs non courants	892	696	196
Impôt sur le résultat différé	75	75	-
Total du passif	26 560 \$	27 198 \$	(638) \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	904 \$	1 715 \$	(811) \$
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires	27 464 \$	28 913 \$	(1 449) \$

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 7.4, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les obligations locatives sont examinées aux rubriques 7.3, *Dette nette*, et 7.5, *Flux de trésorerie*.

Au 31 mars 2021, l'actif net au titre des régimes de retraite s'élevait à 241 M\$ (soit les actifs au titre des régimes de retraite de 2 869 M\$ déduction faite du passif au titre des régimes de retraite et avantages du personnel de 2 628 M\$), en hausse de 416 M\$ par rapport au 31 décembre 2020. Cette augmentation est surtout imputable au gain actuariel net à la réévaluation du passif des régimes d'avantages du personnel de 488 M\$ (404 M\$, après impôts) comptabilisé à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada, facteur en partie contrebalancé par la charge au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel comptabilisée au cours du trimestre. Ce gain actuariel tient compte de l'incidence de la majoration de 81 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer le passif, contrebalancée par la contraction du rendement de l'actif des régimes.

La partie à long terme de l'obligation relative aux produits différés d'Aéroparc et autres produits différés a fléchi de 57 M\$ depuis le 31 décembre 2020. Cette diminution rend compte du reclassement d'une tranche

de 101 M\$ du passif non courant au passif courant des échanges de points Aéroplan qui devraient être effectués dans les 12 prochains mois, facteur en partie contrebalancé par la vente aux partenaires du programme d'un volume de points Aéroplan supérieur à celui des échanges.

7.3. DETTE NETTE

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

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2021	31 décembre 2020	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	11 122 \$	11 201 \$	(79) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 630	1 788	(158)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	12 752 \$	12 989 \$	(237) \$
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et les placements à long terme	(6 582)	(8 013)	1 431
Dette nette¹⁾	6 170 \$	4 976 \$	1 194 \$

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 mars 2021, la dette nette s'établissait à 6 170 M\$, en hausse de 1 194 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 au premier trimestre de 2021, facteur en partie contrebalancé par le produit tiré de l'exercice partiel de l'option de surallocation dans le cadre du placement de titres de capitaux propres en décembre 2020. Se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada, pour un complément d'information sur les opérations de financement par emprunt conclues en 2020. L'incidence de l'appréciation du dollar canadien au 31 mars 2021 par rapport au 31 décembre 2020 a réduit de 145 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains).

7.4. FONDS DE ROULEMENT

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 31 mars 2021 et au 31 décembre 2020.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2021	31 décembre 2020	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	5 969 \$	7 501 \$	(1 532) \$
Créances clients	667	644	23
Autres actifs courants	487	526	(39)
Total des actifs courants	7 123 \$	8 671 \$	(1 548) \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 269	2 465	(196)
Produits passages perçus d'avance	2 337	2 314	23
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	664	572	92
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 630	1 788	(158)
Total des passifs courants	6 900 \$	7 139 \$	(239) \$
Fonds de roulement, montant net	223 \$	1 532 \$	(1 309) \$

Le montant net du fonds de roulement de 223 M\$ au 31 mars 2021 représente un fléchissement de 1 309 M\$ par rapport au 31 décembre 2020. Le fonds de roulement s'est ressenti défavorablement du montant négatif des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation et des dépenses d'investissement, compte non tenu des livraisons d'appareils A220-300 d'Airbus qui ont fait l'objet d'un financement. Les produits passages perçus d'avance augmentent généralement aux premier et deuxième trimestres à l'orée de la haute saison estivale. Toutefois, la pandémie de COVID-19 qui se poursuit et les restrictions de déplacements imposées par les autorités gouvernementales continuent de nuire à la demande et aux produits passages perçus d'avance. Dans le cadre des accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres conclus avec le gouvernement du Canada, décrits à la rubrique 4, *Faits nouveaux*, du présent rapport de gestion, les remboursements aux clients admissibles pourraient réduire encore davantage les produits passages perçus d'avance au cours des périodes à venir. Ces remboursements aux clients n'auront pas d'incidence sur la situation de trésorerie et amélioreront le montant net du fonds de roulement à l'aide de prélèvements sur la facilité affectée au remboursement des billets.

7.5. FLUX DE TRÉSORERIE

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2021	2020	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d’exploitation	(888) \$	(20) \$	(868) \$
Produit d’emprunts	128	1 027	(899)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(404)	(509)	105
Actions rachetées aux fins d’annulation	-	(132)	132
Émission d’actions	74	1	73
Frais de financement	(3)	-	(3)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement	(205) \$	387 \$	(592) \$
Placements à court terme et placements à long terme	994	408	586
Achats d’immobilisations corporelles et incorporelles	(280)	(373)	93
Produit de la vente d’actifs	5	2	3
Produit de la cession-bail d’actifs	6	-	6
Autres	6	31	(25)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d’investissement	731 \$	68 \$	663 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(18) \$	63 \$	(81) \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(380) \$	498 \$	(878) \$

Flux de trésorerie nets affectés aux activités d’exploitation

Au premier trimestre de 2021, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d’exploitation se sont établis à 888 M\$, soit une détérioration de 868 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2020 du fait du fléchissement du résultat d’exploitation imputable à l’incidence de la pandémie de COVID-19, incidence qui s’est d’abord manifestée au début de mars 2020 dans les chiffres relatifs au trafic et aux ventes.

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

Au premier trimestre de 2021, les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont chiffrés à 205 M\$, en baisse de 592 M\$ par rapport au premier trimestre de 2020. La baisse est le fait de la contraction du produit tiré d’instruments d’emprunt, en partie compensée par la diminution des remboursements sur la dette, l’émission d’actions et la suspension du rachat d’actions dans le cadre de l’offre publique de rachat d’actions dans le cours normal des activités en mars 2020. Le produit d’emprunts de 128 M\$ au premier trimestre de 2021 avait trait au financement de trois appareils A220-300 d’Airbus, soit les trois derniers appareils visés par le financement garanti conclu en septembre 2020. Au premier trimestre de 2021, Air Canada a comptabilisé un produit net de 60 M\$ tiré de l’exercice partiel de l’option de surallocation dans le cadre du placement de titres de capitaux propres de décembre 2020 et a inscrit un produit de 14 M\$ découlant de l’exercice d’options sur actions d’Air Canada. Le produit d’emprunts de 1 027 M\$ au premier trimestre de 2020 rendait compte des prélèvements de 600 M\$ US et de 200 M\$ CA sur les facilités de crédit d’Air Canada en mars 2020.

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement

Au premier trimestre de 2021, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement de 731 M\$ ont augmenté de 663 M\$ en regard du premier trimestre de 2020, du fait surtout des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme, outre la baisse des dépenses d'investissement d'un exercice à l'autre.

Se reporter aux rubriques 7.2, *Situation financière*, 7.3, *Dette nette*, 7.4, *Fonds de roulement*, et 7.9, *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)	Premiers trimestres		
	2021	2020	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation	(888) \$	(20) \$	(868) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(274)	(373)	99
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	(1 162) \$	(393) \$	(769) \$

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. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Au premier trimestre de 2021, le montant négatif des flux de trésorerie disponibles de 1 162 M\$ s'est détérioré de 769 M\$ par rapport au premier trimestre de 2020, en raison de la contraction des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation imputable à la pandémie de COVID-19, facteur en partie compensé par le fléchissement du montant net des dépenses d'investissement.

Épuisement du capital net

Le tableau ci-après présente le calcul de l'épuisement du capital net d'Air Canada pour la période indiquée.

(en millions de dollars canadiens)	Premier trimestre
	2021
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation	(888) \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(205)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement	731
Moins :	
Produit net tiré de nouvelles opérations de financement non liées à du matériel volant	(71)
Remboursements de dette forfaitaires	159
Produit tiré d'opérations de cession-bail	(6)
Placements à court terme et à long terme	(994)
Épuisement du capital net¹⁾	(1 274) \$

1) L'épuisement du capital net est une mesure financière hors PCGR qu'utilise Air Canada pour mesurer la trésorerie affectée au maintien des activités, au soutien des dépenses d'investissement et au règlement des remboursements ordinaires de la dette, le tout compte non tenu de l'incidence nette du produit tiré de nouvelles opérations de financement. L'épuisement du capital net s'entend des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement 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.

Au premier trimestre de 2021, l'épuisement du capital net s'est établi à 1 274 M\$ (soit une moyenne d'environ 14 M\$ par jour) et a été inférieur aux prévisions en matière d'épuisement du capital net de l'ordre de 15 M\$ à 17 M\$ par jour en moyenne mentionnées dans le communiqué d'Air Canada du 12 février 2021. Cette baisse par rapport aux prévisions est attribuable à l'effet combiné d'un résultat d'exploitation supérieur aux prévisions, d'un calendrier favorable concernant le fonds de roulement et du règlement différé au titre de la restitution d'appareils loués.

7.6. DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Les dépenses d'investissement et accords de financement connexes d'Air Canada sont analysés à la rubrique 8.6, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. Les dépenses d'investissement et accords de financement connexes d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors, hormis ce qui suit :

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 qui devraient être livrés en 2021 et en 2022.

Se reporter à la rubrique 7.8, *Obligations contractuelles*, pour un complément d'information sur les dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements annuels pour la période de 2021 à 2025.

7.7. OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

D'après les évaluations actuarielles définitives, en date du 1^{er} janvier 2021, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité de 3 G\$.

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada sont analysées à la rubrique 8.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

7.8. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d’Air Canada au 31 mars 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)	Reste de 2021 ²⁾	2022	2023	2024	2025	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	978 \$	475 \$	1 713 \$	2 016 \$	1 612 \$	2 836 \$	9 630 \$
Obligations locatives	427	486	480	442	414	1 305	3 554
Total des obligations liées au capital	1 405 \$	961 \$	2 193 \$	2 458 \$	2 026 \$	4 141 \$	13 184 \$
Intérêts							
Dette à long terme	305 \$	352 \$	328 \$	235 \$	173 \$	260 \$	1 653 \$
Obligations locatives	129	146	121	97	75	355	923
Total des obligations liées aux intérêts	434 \$	498 \$	449 \$	332 \$	248 \$	615 \$	2 576 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	1 839 \$	1 459 \$	2 642 \$	2 790 \$	2 274 \$	4 756 \$	15 760 \$
Dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements	747 \$	992 \$	492 \$	198 \$	- \$	- \$	2 429 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	2 586 \$	2 451 \$	3 134 \$	2 988 \$	2 274 \$	4 756 \$	18 189 \$

1) Repose sur l’hypothèse que le solde du capital des billets convertibles n’est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu’à l’échéance en 2025.

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.

7.9. 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 mars 2021	31 décembre 2020
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	123 522 400	111 926 060
Actions à droit de vote de catégorie B	212 616 705	220 246 228
Total des actions émises et en circulation	336 139 105	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
Options sur actions	4 862 157	5 903 174
Total des actions pouvant être émises	53 549 598	54 590 615
Total des actions en circulation et pouvant être émises	389 688 703	386 762 903

Placement d'actions

Dans le cadre du placement d'actions de décembre 2020 d'Air Canada, 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. En janvier 2021, les preneurs fermes ont exercé partiellement leur option de surallocation leur permettant d'acheter 2 587 000 actions supplémentaires d'Air Canada, ce qui a donné lieu à un produit brut de 62 M\$. Après déduction des commissions des preneurs fermes et des frais, le produit net de l'exercice de cette option de surallocation s'est chiffré à 60 M\$.

Comme il a été plus amplement décrit à la rubrique 4, *Faits nouveaux*, 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. Ces actions et bons de souscription ne sont pas inclus dans le tableau ci-dessus.

8. 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)	2019			2020				2021
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Produits d'exploitation	4 738 \$	5 529 \$	4 429 \$	3 722 \$	527 \$	757 \$	827 \$	729 \$
Charges d'exploitation	4 316	4 573	4 284	4 155	2 082	1 542	1 830	1 778
Bénéfice (perte) d'exploitation	422	956	145	(433)	(1 555)	(785)	(1 003)	(1 049)
Produits (charges) autres que d'exploitation	18	(78)	27	(843)	74	(36)	(272)	(338)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	440	878	172	(1 276)	(1 481)	(821)	(1 275)	(1 387)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(97)	(242)	(20)	227	(271)	136	114	83
Bénéfice net (perte nette)	343 \$	636 \$	152 \$	(1 049) \$	(1 752) \$	(685) \$	(1 161) \$	(1 304) \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	1,26 \$	2,35 \$	0,56 \$	(4,00) \$	(6,44) \$	(2,31) \$	(3,91) \$	(3,90) \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	326 \$	857 \$	66 \$	(520) \$	(1 438) \$	(1 141) \$	(1 326) \$	(1 335) \$

1) Le résultat avant impôts ajusté n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.

9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Les instruments financiers d'Air Canada et ses pratiques en matière de gestion du risque sont résumés à la rubrique 11, *Instruments financiers et gestion du risque*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada et ils n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 9 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du premier trimestre de 2021 pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

10. MÉTHODES ET CONTRÔLES COMPTABLES

Les méthodes comptables d’Air Canada sont résumées à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2020 d’Air Canada et elles n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d’Air Canada du premier trimestre de 2021 pour un complément d’information sur les méthodes comptables d’Air Canada.

Modifications au contrôle interne à l’égard de l’information financière

Au cours du trimestre clos le 31 mars 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.

11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les jugements et estimations comptables critiques d’Air Canada sont résumés à la rubrique 13, *Jugements et estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2020 d’Air Canada. Ils n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors.

12. ACCORDS HORS BILAN

L’information sur les accords hors bilan d’Air Canada est présentée à la rubrique 14, *Accords hors bilan*, du rapport de gestion de 2020 d’Air Canada. Les accords hors bilan n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors.

13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 mars 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 avec les membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou avec les membres du conseil au titre de leurs contrats d’administrateur.

14. FACTEURS DE RISQUE

Pour obtenir une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada, se reporter à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2020 d’Air Canada. À l’exception des énoncés dans le présent rapport de gestion et de la mise à jour qui suit, il n’est survenu aucune modification notable visant les facteurs de risque concernant la Société depuis lors.

Comme il est décrit à la rubrique 4, *Faits nouveaux*, du présent rapport de gestion, le 12 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 donnera accès à des liquidités maximales de 5,879 G\$ par l’intermédiaire du Crédit d’urgence pour les grands employeurs (CUGE). Dans le cadre du montage financier, i) Air Canada a convenu d’offrir aux clients admissibles qui ont acheté des billets non remboursables, mais qui n’ont pas voyagé en raison de la COVID-19 depuis février 2020, le choix d’un remboursement selon le mode de paiement initial et ii) un montant maximum de 1,404 G\$ consistant en une tranche de facilité de crédit non garantie en soutien au remboursement de ces billets non remboursables aux clients.

15. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

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

BAIIDA

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2021	2020	Variation (\$)
Perte d'exploitation selon les PCGR	(1 049) \$	(433) \$	(616) \$
Rajouter :			
Dotation aux amortissements	413	504	(91)
BAIIDA (y compris les éléments particuliers)	(636) \$	71 \$	(707) \$
Retrancher :			
Éléments particuliers	(127)	-	(127)
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)	(763) \$	71 \$	(834) \$

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)	Premiers trimestres		
	2021	2020	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	1 778 \$	4 155 \$	(2 377) \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Charge de carburant aviation	(200)	(836)	636
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(5)	(234)	229
Éléments particuliers	127	-	127
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	1 700 \$	3 085 \$	(1 385) \$
SMO (en millions)	4 211	23 511	(82,1) %
CESMO ajustées (en cents)	40,37 ¢	13,12 ¢	27,25 ¢

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 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)	Premiers trimestres		
	2021	2020	Variation (\$)
Perte avant impôts sur le résultat selon les PCGR	(1 387) \$	(1 276) \$	(111) \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Éléments particuliers	(127)	-	(127)
Perte (profit) de change	(67)	711	(778)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	4	11	(7)
Perte sur instruments financiers	242	34	208
Résultat avant impôts ajusté	(1 335) \$	(520) \$	(815) \$

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 7.5, *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.

Épuisement du capital net

Air Canada utilise l'épuisement du capital net pour mesurer la trésorerie affectée au maintien des activités, au soutien des dépenses d'investissement et au règlement des remboursements ordinaires de la dette, le tout compte non tenu de l'incidence nette du produit tiré de nouvelles opérations de financement. L'épuisement du

capital net s'entend des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement 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. Se reporter à la rubrique 7.5, *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.