

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats pour le troisième trimestre de 2021

MONTREAL, le 2 novembre 2021 – Air Canada a présenté aujourd'hui les résultats financiers du troisième trimestre de 2021.

- Produits d'exploitation de 2,103 G\$, soit près du triple des produits d'exploitation de 757 M\$ enregistrés au troisième trimestre de 2020.
- BAIIA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), compte non tenu des éléments particuliers, négatif de 67 M\$, comparativement au BAIIA (compte non tenu des éléments particuliers) négatif de 554 M\$ inscrit au trimestre correspondant de 2020.
- Perte d'exploitation de 364 M\$ contre une perte d'exploitation de 785 M\$ au troisième trimestre de 2020.
- Génération du capital net¹⁾ de 153 M\$, soit environ 520 M\$ de plus que la médiane de la prévision relative à l'épuisement du capital net fournie pour le trimestre.
- Niveau record de produits fret, lesquels ont dépassé le cap du milliard de dollars pour l'exercice à ce jour.
- Liquidités non soumises à restrictions d'environ 14,4 G\$ au 30 septembre 2021.

« Nous sommes encouragés par les tendances favorables en matière de revenus et du trafic au troisième trimestre, soit de fortes augmentations des produits passages dans les principales divisions géographiques, des résultats records pour le transport de fret et des améliorations considérables tant pour Vacances Air Canada qu'Aéroparc. La combinaison de ces facteurs, conjuguée à notre maîtrise efficace des coûts, a donné lieu à une génération du capital net de 153 M\$ pour le trimestre, soit une nette amélioration par rapport aux prévisions et aux résultats du troisième trimestre de 2020, a indiqué Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada.

« La clôture de la série d'opérations de financement en août représente une autre réalisation majeure, ce qui nous a permis de réduire le coût des emprunts, de prolonger les échéances de nos instruments d'emprunt et d'obtenir un produit brut d'environ 7,1 G\$. Par conséquent, à la clôture du troisième trimestre de 2021, les liquidités disponibles d'Air Canada s'élevaient à environ 9,5 G\$. Cette forte liquidité et la confiance qu'elle procure constituent la pierre d'assise de nos perspectives à long terme à mesure que nous relançons notre société aérienne. En outre, nous disposons d'un montant approximatif de 4,9 G\$ au titre de facilités n'ayant pas fait l'objet de prélèvement.



« Depuis le début de l'année, nous avons rappelé plus de 10 000 employés. Nous avons accru les services pour les États-Unis en plus d'inaugurer de nouvelles liaisons, comme celle avec Le Caire. Nous avons également annoncé l'accroissement de nos services à destination de l'Inde et de l'Amérique du Sud, et la reprise, l'été prochain, de dessertes saisonnières de destinations populaires comme Barcelone, Venise, Nice et Reykjavik. Pour soutenir le rétablissement de notre réseau, nous sommes revenus sur notre décision d'annuler la commande de deux appareils A220 d'Airbus et nous avançons la date de livraison de nouveaux appareils 737 MAX de Boeing. En ce qui concerne la clientèle, nous sommes heureux de réinstaurer le service des repas en cabine et de rouvrir des salons Feuille d'érable.

« Je tiens à exprimer ma profonde reconnaissance à tous nos employés pour leurs efforts incroyables, leur résilience et leur travail d'équipe tout au long de ces 20 derniers mois remplis de défis, en particulier tout récemment alors que nous avons travaillé sans relâche pour redémarrer un écosystème très complexe avec nos nombreux partenaires. Je suis ravi que ces efforts aient été reconnus à l'échelle mondiale puisque nos employés viennent de remporter les distinctions de Meilleur personnel au sol et à bord en Amérique du Nord et de Meilleur personnel au sol et à bord au Canada aux prestigieux World Airline Awards 2021 de Skytrax. Leur infatigable énergie, leur détermination et leur optimisme inébranlable nous ont tous stimulés et inspirés alors que nous naviguons vers des cieux plus cléments », a conclu M. Rousseau.

Faits nouveaux pour le troisième trimestre

Capacité et réseau

Depuis l'éclosion de la pandémie, Air Canada a géré activement sa capacité exprimée en SMO en fonction de la demande passagers, des tendances dominantes du marché, des directives de santé publique et des restrictions de déplacements à l'échelle mondiale. Au troisième trimestre de 2021, Air Canada a haussé sa capacité exprimée en SMO de 87 % comparativement au troisième trimestre de 2020 (soit une baisse d'environ 66 % par rapport au troisième trimestre de 2019), ce qui correspond généralement aux prévisions indiquées dans le communiqué sur le deuxième trimestre d'Air Canada daté du 23 juillet 2021.

Au cours du troisième trimestre de 2021 et après la publication, le 15 juin 2021, de son horaire des vols intra-Canada reliant 50 destinations d'un océan à l'autre pendant la saison estivale de pointe, Air Canada a fait diverses annonces concernant son réseau, notamment les suivantes :

- Le 6 juillet 2021, Air Canada a révélé de nouveaux détails sur son horaire international prévu pour l'été 2021, lequel incluait la reprise de 17 liaisons et la desserte de 11 destinations dans le monde depuis ses plaques tournantes.
- 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 les États-Unis et le Canada.
- Le 29 juillet 2021, Air Canada a annoncé deux nouveaux services hivernaux au départ de Québec, pour Orlando et Fort Lauderdale. De plus, Air Canada a indiqué qu'elle reprendra



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

au cours de l'automne ses dessertes internationales de Punta Cana et de Cancún, au départ de Québec.

- Le 7 septembre 2021, Air Canada Rouge a repris son service entre Toronto et Las Vegas, Orlando et Regina; d'autres destinations se sont ajoutées en septembre, dont Cancún et Tampa.
- Le 8 septembre 2021, Air Canada a rétabli la desserte de l'aéroport des îles de Toronto au départ de Montréal, avec cinq allers-retours quotidiens.
- Le 27 septembre 2021, Air Canada a rétabli ses 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 octobre 2021, Air Canada a annoncé d'autres ajouts à son horaire :

- Deux nouvelles liaisons saisonnières au départ de Québec à destination de Vancouver et de Calgary. Ces dessertes 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, depuis Montréal reprendra le 8 décembre 2021. Le service sans escale entre Montréal et Bogotá, en Colombie, est prévu à partir du 2 décembre 2021, alors que la fréquence des vols entre Toronto et Bogotá passera à quatre par semaine à compter du 7 novembre 2021. Le service entre Toronto et Santiago, au Chili, devrait reprendre en janvier 2022. Air Canada desservira 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, prévu dès le 16 décembre 2021.
- Planification de l'horaire d'été 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.
- Expansion du service vers l'Inde avec accroissement de la fréquence au départ de Toronto depuis le 15 octobre 2021 et lancement, le 31 octobre 2021, d'une nouvelle liaison sans escale assurée toute l'année entre Montréal et Delhi.
- Service quotidien entre les îles de Toronto et Ottawa, inauguré le 31 octobre 2021.

Financement et situation de trésorerie

Au troisième trimestre de 2021, Air Canada a réalisé une série d'opérations de financement pour un produit brut d'environ 7,1 G\$. Ces opérations de financement procurent à Air Canada d'importantes liquidités et permettent de reporter les échéances d'instruments d'emprunt vers la fin



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

de la décennie. Pour un complément d'information sur ces opérations, se reporter à la rubrique 4, *Aperçu général*, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2021 d'Air Canada.

Parc aérien

Au troisième trimestre de 2021, Air Canada a décidé de procéder à l'achat de deux appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires qui seront livrés en 2024. Ces deux avions font partie des 12 appareils A220-300 d'Airbus qu'Air Canada avait auparavant renoncé à acheter aux termes d'une modification au contrat d'achat conclu avec Société en commandite Airbus Canada en novembre 2020. Par la suite, en octobre 2021, Air Canada a conclu une entente avec Boeing en vue d'accélérer la livraison de quatre appareils 737 MAX de Boeing au quatrième trimestre de 2021, ce qui porte à sept le total des livraisons en 2021. Les neuf appareils 737 MAX de Boeing restants devraient désormais 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.

Récapitulatif financier du troisième trimestre de 2021

Air Canada a inscrit une perte nette de 640 M\$, soit une perte par action – résultat dilué de 1,79 \$ au troisième trimestre de 2021, contre une perte nette de 685 M\$, soit une perte par action – résultat dilué de 2,31 \$ au troisième trimestre de 2020. La perte nette au troisième trimestre de 2021 tenait compte d'une perte de change de 136 M\$, comparativement à un profit de change de 88 M\$ au troisième trimestre de 2020.

Au troisième trimestre de 2021, le BAIIA négatif, compte non tenu des éléments particuliers, s'est établi à 67 M\$, en progression de 487 M\$ en regard du BAIIA dégagé au troisième trimestre de 2020. Le BAIIA des deux derniers mois du troisième trimestre de 2021 a été positif.

Au troisième trimestre de 2021, la génération du capital net s'est établie à 153 M\$, ce qui représente une amélioration sensible par rapport aux prévisions de la direction, soit un épuisement du capital net de l'ordre de 280 M\$ à 460 M\$, tel qu'il est indiqué dans le communiqué d'Air Canada du 23 juillet 2021. Durant le trimestre, Air Canada a profité du volume élevé des produits passages perçus d'avance pour les périodes de réservation futures et de l'augmentation importante du nombre de passagers transportés en regard du deuxième trimestre de 2021 aussi bien que du troisième trimestre de 2020. Ces facteurs, conjugués à l'excellente situation de trésorerie, donnent à Air Canada plus d'assurance en étant déjà en bonne position pour sortir de la pandémie et continuer à rebâtir son réseau et investir dans l'avenir.

Au 30 septembre 2021, les liquidités non soumises à restrictions d'Air Canada s'élevaient à environ 14,4 G\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court et à long terme d'environ 9,5 G\$, et environ 4,9 G\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit.



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

Perspectives

Air Canada prévoit accroître d'environ 135 % sa capacité exprimée en SMO au quatrième trimestre de 2021 par rapport à la période correspondante de 2020. En regard de la période correspondante de 2019, la capacité exprimée en SMO au quatrième trimestre devrait être inférieure d'environ 47 %.

Étant donné la transition vers l'après-pandémie et conformément à la pratique au sein du secteur, Air Canada ne fournira dorénavant aucune prévision relative à l'épuisement du capital net.

Air Canada continuera d'ajuster la capacité et de prendre les autres mesures nécessaires, compte tenu notamment de la demande du secteur passagers et des directives de santé publique, des restrictions de déplacements à l'échelle mondiale ainsi que de divers autres facteurs, comme le taux d'inflation et d'autres pressions sur les coûts.

1) Mesures hors PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures financières hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion du troisième trimestre de 2021 d'Air Canada pour un complément d'information sur les mesures hors PCGR et pour un rapprochement de ces mesures avec les PCGR du Canada.

Le BAIIA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est une mesure couramment employée dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu des résultats d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements. Ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et ses autres actifs. Air Canada retrace les éléments particuliers du BAIIA, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinentes. Pour un complément d'information sur les éléments particuliers ayant trait au troisième trimestre de 2021, se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion du troisième trimestre de 2021 d'Air Canada.

L'épuisement du capital net est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour mesurer la trésorerie affectée au maintien des activités, au soutien des dépenses d'investissement et au règlement des remboursements ordinaires de la dette, le tout compte non tenu de l'incidence nette du produit tiré de nouvelles opérations de financement. L'épuisement du capital net s'entend des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement visant les livraisons d'avions et des activités d'investissement. En sont exclus le produit tiré d'opérations de financement ne visant pas du matériel volant, les remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt que refinance ou remplace Air Canada et le produit tiré d'opérations de cession-bail. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme ni des remboursements de billets non remboursables qui sont traités pour les vols touchés par la pandémie de COVID-19. Ces remboursements sont admissibles à des prélèvements sur la facilité de crédit



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

affectée aux remboursements de 1,404 G\$ du gouvernement du Canada; ils n'ont de manière générale aucune incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada (jusqu'à concurrence du plafond de 1,404 G\$ de la facilité) et améliorent le montant net du fonds de roulement.

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

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

Avis concernant la téléconférence du troisième trimestre

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, mardi 2 novembre 2021, à 8 h HE. Michael Rousseau, président et chef de la direction, Amos Kazzaz, vice-président général et chef des Affaires financières, Lucie Guillemette, vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales, ainsi que Craig Landry, vice-président général et chef des opérations, répondront aux questions des analystes. Après la période de questions des analystes, Amos Kazzaz et Pierre Houle, vice-président et trésorier, répondront aux questions des prêteurs à terme de type B et des porteurs d'obligations d'Air Canada.

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

Écoutez la webémission audio en direct à : <https://bell.media-server.com/mmc/p/ja4va5uj>

Par téléphone : 416 406-0743 ou 1 800 898-3989 (sans frais); code d'accès : 2109523#.

Veuillez prévoir 10 minutes pour être connecté à la téléconférence.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « préliminaires », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

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

Air Canada, tout comme l'industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à une baisse prononcée du trafic en regard de l'exercice 2019 et à un déclin correspondant 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. Malgré une certaine amélioration, la demande de voyages demeure difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements de par le monde et la sévérité des restrictions qui n'ont



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

commencé à s'assouplir que récemment au Canada. 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, 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.

D'autres facteurs peuvent faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs, notamment la conjoncture économique et le contexte géopolitique, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché ainsi que le contexte influant sur la demande, la capacité d'Air Canada de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, la concurrence, les cours de l'énergie, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment la faculté d'Air Canada de gérer les charges d'exploitation), les autres épidémies, les attentats terroristes, les conflits armés, la dépendance d'Air Canada envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité transformé, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les interruptions de service, la dépendance d'Air Canada envers les transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, la dépendance d'Air Canada envers des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les risques liés de manière générale à l'immobilisation au sol de certains types d'avions, les régimes de retraite, la capacité d'Air Canada de recruter et de conserver du personnel qualifié, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 17, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada et à la rubrique 14, Facteurs de risque, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2021 d'Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date de ce communiqué (ou à la date précisée de leur formulation) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

– 30 –

RENSEIGNEMENTS

Relations avec les investisseurs: (514) 422-5822

Internet: aircanada.com



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

Points saillants

Le tableau ci-après 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)

	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
Mesures de performance financière	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Produits d'exploitation	2 103	757	1 346	3 669	5 006	(1 337)
Perte d'exploitation	(364)	(785)	421	(2 546)	(2 773)	227
Perte avant impôts sur le résultat	(679)	(821)	142	(3 364)	(3 578)	214
Perte nette	(640)	(685)	45	(3 109)	(3 486)	377
Résultat avant impôts ajusté ¹⁾	(649)	(1 141)	492	(3 194)	(3 099)	(95)
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	(67)	(554)	487	(1 486)	(1 315)	(171)
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	14 412	8 189	6 223	14 412	8 189	6 223
Perte par action – résultat dilué	(1,79)	(2,31)	0,52	(8,97)	(12,58)	3,61
Statistiques d'exploitation ³⁾	2021	2020	Variation (%)	2021	2020	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	7 915	2 517	214,5	11 433	20 807	(45,1)
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	11 116	5 949	86,8	19 327	31 703	(39,0)
Coefficient d'occupation (en %)	71,2 %	42,3 %	28,9 pt ⁶⁾	59,2 %	65,6 %	(6,5) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	20,7	20,2	2,5	21,5	18,8	14,4
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,7	8,5	72,6	12,7	12,3	3,1
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	18,9	12,7	49,0	19,0	15,8	20,2
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	22,2	25,9	(14,4)	32,2	24,5	31,0
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	18,7	26,1	(28,6)	28,1	20,1	40,0
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	21,3	17,2	23,5	18,0	22,2	(19,0)
Coût du litre de carburant (en cents)	72,9	52,5	38,9	69,2	63,7	8,6
Consommation de carburant (en milliers de litres)	648 515	332 658	94,9	1 316 563	1 781 560	(26,1)
Passagers payants transportés (en milliers) ⁵⁾	5 067	1 728	193,2	7 356	12 135	(39,4)

- 1) *Le résultat avant impôts ajusté, le BAIIA (compte non tenu des éléments particuliers) (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre d'Air Canada pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada.*
- 2) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme ainsi que des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit renouvelables et autres d'Air Canada. Au 30 septembre 2021, les liquidités non soumises à restrictions se chiffraient à 14 412 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie, de placements à court terme et de placements à long terme totalisant 9 473 M\$ et d'un montant non prélevé de 4 939 M\$ au titre des facilités de crédit. Au 30 septembre 2020, les liquidités non soumises à restrictions se chiffraient à 8 189 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme totalisant 7 775 M\$ et de placements à long terme de 414 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'ATA.*
- 6) *« pt » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*