



2020

Rapport de gestion

Le 12 février 2021



AIR CANADA

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction et principales hypothèses	3
3. À propos d’Air Canada	5
4. Stratégie et plan d’atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise .	6
5. Résultats des activités – comparaison des exercices 2020 et 2019	15
6. Résultats des activités – comparaison des quatrièmes trimestres de 2020 et de 2019	21
7. Parc aérien	25
8. Gestion financière et gestion du capital	26
8.1. Liquidité	26
8.2. Situation financière	27
8.3. Dette nette	28
8.4. Fonds de roulement	29
8.5. Flux de trésorerie consolidés	30
8.6. Dépenses d’investissement et accords de financement connexes	32
8.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite	33
8.8. Obligations contractuelles	34
8.9. Capital-actions	34
9. Résultats financiers trimestriels	36
10. Principales informations annuelles	37
11. Instruments financiers et gestion du risque	38
12. Méthodes comptables	40
13. Jugements et estimations comptables critiques	41
14. Accords hors bilan	44
15. Transactions entre parties liées	44
16. Gestion du risque de l’entreprise et gouvernance	45
17. Facteurs de risque	47
18. Contrôles et procédures	62
19. Mesures financières hors PCGR	63
20. Glossaire	66

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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
Mesures de performance financière	2020	2019	Variation (\$)	2020	2019	Variation (\$)
Produits d’exploitation	827	4 429	(3 602)	5 833	19 131	(13 298)
Bénéfice (perte) d’exploitation	(1 003)	145	(1 148)	(3 776)	1 650	(5 426)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(1 275)	172	(1 447)	(4 853)	1 775	(6 628)
Bénéfice net (perte nette)	(1 161)	152	(1 313)	(4 647)	1 476	(6 123)
Résultat avant impôts ajusté ¹⁾	(1 326)	66	(1 392)	(4 425)	1 273	(5 698)
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	(728)	665	(1 393)	(2 043)	3 636	(5 679)
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	8 013	7 380	633	8 013	7 380	633
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d’exploitation	(796)	677	(1 473)	(2 353)	5 712	(8 065)
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	(646)	426	(1 072)	(3 070)	2 075	(5 145)
Dettes nettes ¹⁾	4 976	2 841	2 135	4 976	2 841	2 135
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(3,91)	0,56	(4,47)	(16,47)	5,44	(21,91)
Statistiques d’exploitation ³⁾	2020	2019	Variation (%)	2020	2019	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	2 432	21 403	(88,6)	23 239	94 113	(75,3)
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	6 000	26 431	(77,3)	37 703	112 814	(66,6)
Coefficient d’occupation (en %)	40,5 %	81,0 %	(40,5) pt	61,6 %	83,4 %	(21,8) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	19,5	18,6	5,1	18,9	18,3	3,0
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	7,9	15,0	(47,4)	11,6	15,3	(23,9)
Produits d’exploitation par SMO (en cents)	13,8	16,8	(17,8)	15,5	17,0	(8,8)
Charges d’exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	30,5	16,2	N.S. ⁸⁾	25,5	15,5	N.S.
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	29,8	11,9	N.S.	21,6	11,1	N.S.
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	17,9	33,3	(46,3)	21,1	32,9	(35,8)
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période ⁵⁾	344	403	(14,6)	344	403	(14,6)
Sièges routés (en milliers)	3 673	15 506	(76,3)	22 780	64 653	(64,8)
Mouvements des appareils (en milliers)	31,1	130,3	(76,1)	191,5	548,5	(65,1)
Longueur d’étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 634	1 705	(4,2)	1 655	1 745	(5,1)
Coût du litre de carburant (en cents)	50,4	75,0	(32,8)	61,4	76,1	(19,3)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	372 204	1 349 573	(72,4)	2 153 764	5 713 924	(62,3)
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	1 625	12 048	(86,5)	13 760	51 543	(73,3)

- 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), les flux de trésorerie disponibles et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 19 du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux 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 décembre 2020, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d’équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 7 501 M\$ et de placements à long terme de 512 M\$. Au 31 décembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d’équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 889 M\$, de placements à long terme de 512 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 979 M\$.*
- 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) *Le nombre d’avions composant le parc aérien en exploitation d’Air Canada au 31 décembre 2020 comprend les avions immobilisés au sol en raison de l’incidence de la pandémie de COVID-19, ainsi que 24 appareils 737 MAX de Boeing qui demeurent immobilisés au sol au 31 décembre 2020. Se reporter à la rubrique 7, Parc aérien, du présent rapport de gestion pour un complément d’information à cet égard.*
- 6) *La longueur d’étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage / de l’itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l’IATA.*
- 8) *« 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 ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada »), Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge ») et Aéroplan inc. (« Aéroplan »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2020 et l'exercice 2020, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés audités annuels de 2020 et les notes complémentaires d'Air Canada. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 20, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 11 février 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 17, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 12 février 2021, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2020 et de l'exercice 2020. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au www.sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au www.sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent rapport de gestion en renferme, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation 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 à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme *préliminaire*, *prévoir*, *croire*, *pouvoir*, *estimer*, *projeter* et *planifier*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent rapport de gestion et dans les documents intégrés par renvoi aux présentes, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise les activités d'Air Canada. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment ceux qui sont indiqués ci-après.

Air Canada, 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 transport 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 à l'égard du transport aérien. 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, notamment par le truchement d'une aide financière gouvernementale, 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 et des coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing dans certains territoires et 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 www.sedar.com, notamment à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Par ailleurs, l'acquisition de Transat A.T. inc. est assujettie à l'approbation des organismes de réglementation ainsi qu'à la satisfaction de certaines conditions, et rien ne garantit que l'acquisition sera réalisée, ou qu'elle le sera conformément aux modalités décrites dans le présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de ce rapport (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

PRINCIPALES HYPOTHÈSES

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

PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Air Canada est propriétaire de marques de commerce, de marques de service ou de dénominations commerciales utilisées dans le cadre de ses activités ou est titulaire de droits à leur égard. En outre, les noms et logos d'Air Canada ainsi que les noms et adresses de ses sites Web sont sa propriété ou font l'objet de licences d'utilisation qu'elle a octroyées. Par ailleurs, Air Canada est propriétaire ou titulaire de droits d'auteur qui protègent également le contenu de ses produits ou de ses services. Pour des raisons pratiques uniquement, les marques de commerce, les marques de service, les dénominations commerciales et les droits d'auteur mentionnés dans le présent rapport de gestion peuvent être indiqués sans être suivis des symboles ©, ^{MD} ou ^{MC}. En revanche, Air Canada se réserve le droit de faire valoir ses droits ou ceux des donneurs de licence concernés à l'égard de ces marques de commerce, marques de service, dénominations commerciales et droits d'auteur en vertu de toute loi applicable.

Le présent rapport de gestion peut également inclure des marques de commerce, marques de service et dénominations commerciales de tiers. Leur utilisation par Air Canada ne sous-entend pas que celle-ci a des liens avec leurs propriétaires ou titulaires de licence, ni que ceux-ci recommandent ou commanditent Air Canada ou entretiennent des liens avec elle.

3. À PROPOS D'AIR CANADA

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

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen de contrats d'achat de capacité (« CAC ») conclus avec des transporteurs régionaux qui exploitent des vols pour son compte sous la dénomination Air Canada Express. Les transporteurs régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle internationale de la Société, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge.

En 2020, conjointement avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional ») et d'autres transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte et en vertu de CAC, Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 544 vols réguliers directs pour 192 destinations sur les six continents, soit 61 destinations canadiennes, 50 destinations aux États-Unis et un total de 81 destinations internationales (même si les vols vers de nombreuses destinations aient été suspendus ou n'ont pas été exploités de façon continue comme ils auraient pu l'être tout au long de l'année en raison de la pandémie de COVID-19). Par comparaison, en 2019, conjointement avec les transporteurs aux termes de CAC, Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 1 531 vols réguliers directs pour 217 destinations sur les six continents, soit 62 destinations canadiennes, 56 destinations aux États-Unis et un total de 99 destinations internationales. La diminution considérable des opérations aériennes est due à l'impact sévère de la pandémie de COVID-19 décrit plus amplement à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrechocs de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion.

Au 31 décembre 2020, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comprenait 169 appareils, soit 91 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus (notamment 24 appareils 737 MAX de Boeing qui étaient immobilisés au sol et dont certains ont été remis en service le 1^{er} février 2021) et 78 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 39 appareils, soit 14 appareils A321 d'Airbus, cinq appareils A320 d'Airbus et 20 appareils A319 d'Airbus. Au 31 décembre 2020, le parc aérien d'Air Canada Express était composé de 49 biréacteurs de transport régional de Bombardier, 62 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de De Havilland et 25 biréacteurs E175 d'Embraer, pour un total de 136 appareils.

En comparaison, au 31 décembre 2019, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comprenait 188 appareils, soit 94 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus (notamment 24 appareils 737 MAX de Boeing qui ont fait l'objet d'une interdiction de vol pour toute l'année depuis mars 2019), 80 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus et 14 biréacteurs de transport régional E190 d'Embraer, alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 64 appareils, soit 14 appareils A321 d'Airbus, trois appareils A320 d'Airbus, 22 appareils A319 d'Airbus et 25 appareils 767-300ER de Boeing. Au 31 décembre 2019, le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 48 biréacteurs de transport régional de Bombardier, 73 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de De Havilland et 25 biréacteurs E175 d'Embraer pour un total de 146 appareils. Au 31 décembre 2019, un total de cinq appareils 1900 de Beech de 18 places, étaient également exploités par des transporteurs régionaux pour le compte d'Air Canada.

Air Canada est membre cofondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Grâce à ce réseau de 26 sociétés aériennes, Air Canada propose à sa clientèle 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 partenaires et fournisseurs participants. Les membres peuvent échanger leurs points contre un vaste éventail de voyages, marchandises, cartes-cadeaux et autres récompenses 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 est un fournisseur de services de fret aérien d’envergure mondiale, qui assure des services de transport de fret par l’entremise de vols réguliers et de vols nolisés spécialisés. En plus d’expédier du fret à bord des avions d’Air Canada affectés aux services passagers réguliers, Air Canada Cargo a commencé en 2020 à en acheminer également au moyen de vols tout-cargo assurés par des gros-porteurs du parc principal d’Air Canada, ainsi que par quatre 777 de Boeing convertis et trois A330 d’Airbus convertis où l’espace de chargement de fret a été accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers.

4. STRATÉGIE ET PLAN D’ATTÉNUATION DES CONTRECOUPS DE LA COVID-19 ET DE REPRISE

Air Canada, tout comme le reste de l’industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à une chute prononcée et rapide 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. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d’exploitation. Les mesures imposées par le Canada comptent parmi les restrictions de déplacements et les obligations de mise en quarantaine les plus strictes du monde. En effet, la plupart des voyages de non-Canadiens à destination du Canada sont interdits et une mise en quarantaine de 14 jours est imposée aux passagers revenant de l’étranger. En outre, avec prise d’effet le 7 janvier 2021, les voyageurs internationaux de cinq ans et plus entrant au Canada sont tenus de présenter, avant l’embarquement, un résultat négatif au test PCR de dépistage de la COVID-19. Le 29 janvier 2021, le gouvernement du Canada a annoncé d’autres restrictions visant les voyages internationaux, notamment le test PCR de dépistage à l’arrivée et la mise en quarantaine obligatoire dans un hôtel approuvé par le gouvernement pendant trois jours aux frais du voyageur (et, en cas de résultat positif au test de dépistage, un isolement supplémentaire dans un établissement du gouvernement). Des renseignements supplémentaires sur les mesures annoncées le 29 janvier 2021 devraient être rendus publics dans les prochains jours ou les prochaines semaines.

Plan d’atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise

Air Canada a mis ou mettra en œuvre les mesures suivantes dans le cadre de son plan d’atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise :

Service clientèle et sécurité

Air Canada place la sécurité au cœur de toutes ses activités. C’est pourquoi elle met à jour constamment ses politiques et procédures en matière de santé et de sécurité à l’intention des voyageurs et des employés, que ce soit dans les aéroports, à bord des appareils ou dans d’autres milieux de travail, en vue de tenir compte des nouveaux renseignements sur la COVID-19 à mesure qu’ils sont rendus publics. Ces procédures prévoient l’obligation pour les clients et les équipages de porter des couvre-visages, outre l’équipement de protection individuelle rehaussé pour les agents à l’aéroport et les équipages, le respect de pratiques sécuritaires comme le lavage fréquent des mains et la collaboration avec le gouvernement canadien dans le dépistage de la COVID-19 chez les passagers avant l’embarquement afin d’aider à déterminer s’ils sont aptes à voyager.

- Pour souligner son engagement à l'égard de la sécurité de la clientèle et du personnel, Air Canada a lancé Air Canada SoinPropre+. Ce programme a pour objet de réduire le risque d'exposition à la COVID-19 par des mesures comme un entretien cabine rehaussé, la prise de température obligatoire et le port d'un couvre-visage pour les clients avant l'embarquement, qui s'ajoute à un questionnaire de santé requis, ainsi que la distribution aux clients de trousse de soins pour le nettoyage des mains et l'hygiène. En janvier 2021, Air Canada a reçu la certification de niveau diamant en matière de sécurité sanitaire de la part de l'Airline Passenger Experience Association (« APEX ») en collaboration avec SimpliFlying. La certification de niveau diamant signifie que la Société a atteint un degré de biosécurité de qualité hospitalière dans de multiples points de contact passagers. Le programme de certification vise à établir une norme en matière de sécurité sanitaire à l'échelle mondiale axée sur les clients des transporteurs aériens.
- Air Canada a lancé nombre de procédés sans contact tout au long du parcours client, notamment l'enregistrement des bagages sans contact pour les vols au départ d'aéroports canadiens, la possibilité de commander des plats dans les salons Feuille d'érable directement à l'aide de téléphones intelligents et de tablettes numériques, l'entrée automatique sans contact au Café Air Canada à sa réouverture ainsi que la distribution des journaux et revues en format numérique par l'entremise de PressReader.
- Air Canada collabore avec divers partenaires du milieu médical afin de rehausser la biosécurité dans l'ensemble de ses activités. Ces partenaires comprennent la Cleveland Clinic Canada de Toronto, leader reconnu en matière de soins de santé à l'échelle mondiale, qui aide la Société à incorporer davantage de données scientifiques éprouvées dans son plan d'intervention lié à la COVID-19, ainsi que Spartan Bioscience, d'Ottawa, qui explore la mise au point de tests de dépistage rapide de la COVID-19 dans le contexte du transport aérien. Qui plus est, depuis le début de 2019, Air Canada collabore avec BlueDot, entreprise de Toronto qui assure le suivi des maladies infectieuses à l'échelle mondiale en temps réel, afin de fournir des informations exactes et pertinentes à l'appui des décisions d'ordre commercial et en matière de sécurité prises sans délai.
- Air Canada s'est associée à McMaster HealthLabs et à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto dans le cadre d'une étude visant les voyageurs internationaux arrivant à l'aéroport international Pearson de Toronto. Les premiers résultats ont indiqué que les tests de dépistage fournissent une solution efficace et responsable menant à l'assouplissement sécuritaire des mesures de quarantaine. Les résultats définitifs font actuellement l'objet d'analyses et devraient être rendus publics par McMaster HealthLabs et l'Université de Toronto au cours du premier trimestre de 2021.
- Air Canada finalise sa commande initiale de trousse de dépistage rapide de la COVID-19 ID NOW d'Abbott dans le cadre de son évaluation continue des protocoles et des technologies de dépistage du virus, l'une des premières entreprises du secteur privé à le faire.
- Air Canada a mis à l'essai en milieu de travail TraceSCAN, une solution de recherche de contacts COVID-19 qui est compatible avec Bluetooth et s'allie à une technologie prêt-à-porter mise au point par Facedrive, une entreprise canadienne. Dans la foulée du programme pilote, Air Canada met à l'essai cette technologie dans certains autres de ses milieux de travail.
- Air Canada collabore avec Shoppers Drug Mart en vue d'offrir aux clients d'Air Canada la possibilité de passer le test PCR de dépistage avant leur départ afin d'appuyer la conformité aux exigences de voyage internationales. Le test est maintenant disponible pour les voyageurs en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique.
- Air Canada collabore avec le consortium Creative Destruction Labs à l'égard du dépistage par test antigénique rapide en milieu de travail, des programmes pilotes en ce sens ayant débuté à Toronto et à Montréal.

- Air Canada est le premier transporteur aérien canadien à offrir à ses clients la sécurité et le confort d'une nouvelle option d'embarquement grâce à la biométrie faciale. La technologie est maintenant accessible aux clients qui partent de l'aéroport international de San Francisco. Sous peu, Air Canada étendra l'option d'embarquement biométrique à d'autres aéroports américains. Elle explore actuellement des options viables pour les aéroports canadiens.

Capacité et réseau

Du fait des répercussions de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements connexes, Air Canada a réduit la capacité exprimée en SMO de 67 % en 2020 en regard de 2019 et prévoit la réduire d'environ 85 % pour le premier trimestre de 2021 en regard du premier trimestre de 2019 (ce qui représente également une réduction d'environ 83 % par rapport au premier trimestre de 2020). La Société continuera d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre d'autres mesures adaptées à la demande, compte tenu notamment des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des exigences de quarantaine, des fermetures de frontières ainsi que de la conjoncture de marché et du cadre réglementaire.

Les restrictions de déplacements et les mesures de mise en quarantaine au Canada s'établissent comme suit :

- Interdiction de déplacements empêchant tous les ressortissants étrangers d'entrer au Canada par voie aérienne en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et de la *Loi sur la mise en quarantaine* conformément à deux ordonnances différentes (l'une pour les passagers arrivant des États-Unis et l'autre pour tous les autres passagers en provenance de l'étranger), sous réserve d'exceptions restreintes (par exemple, pour les membres de la famille, des raisons d'ordre humanitaire et les étudiants étrangers).
- Mise en quarantaine de 14 jours en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine* visant tous les voyageurs arrivant au Canada, y compris les citoyens canadiens.
- Restrictions de déplacements interprovinciaux ou mesures de mise en quarantaine dans de nombreuses provinces, notamment en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard, à Terre-Neuve-et-Labrador, au Manitoba et dans les trois territoires visant toute personne, y compris les citoyens canadiens.
- Le gouvernement du Canada a également publié un avertissement en matière de voyages internationaux avisant les Canadiens d'éviter tous les voyages non essentiels à l'extérieur du Canada.
- À compter du 7 janvier 2021, le gouvernement du Canada impose aux voyageurs aériens de cinq ans et plus entrant au Canada en provenance d'une destination internationale de présenter, avant l'embarquement, un résultat négatif au test PCR de dépistage de la COVID-19, sous réserve de quelques exceptions (p. ex., les équipages de transporteurs aériens revenant au Canada et les techniciens d'entretien d'aéronef). Même en cas de résultat négatif au test PCR de dépistage de la COVID-19, tous les clients arrivant au Canada sont tenus de s'isoler pendant 14 jours.
- Le 29 janvier 2021, le gouvernement canadien a annoncé les restrictions et mesures supplémentaires suivantes :
 - Avec prise d'effet le 4 février 2021, tous les vols réguliers internationaux de passagers arrivant au Canada doivent atterrir à l'un des quatre aéroports suivants : l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, l'aéroport international Toronto Pearson, l'aéroport international de Calgary et l'aéroport international de Vancouver.
 - Toutes les sociétés aériennes canadiennes ont suspendu leurs vols à destination du Mexique et des Antilles du 1^{er} février au 30 avril 2021.

- Sous peu, tous les voyageurs arrivant par avion au Canada, à quelques rares exceptions, devront subir un test PCR de dépistage de la COVID-19 à leur arrivée et s'isoler dans l'un des hôtels approuvés par le gouvernement du Canada, et ce, à leurs frais, pendant qu'ils attendent le résultat. Si le résultat du test PCR de dépistage de la COVID-19 est négatif, les voyageurs pourront poursuivre leur période d'isolement obligatoire de 14 jours dans l'endroit de leur choix dans la mesure où il permet la mise en quarantaine. Si le résultat du test PCR de dépistage de la COVID-19 est positif, les voyageurs devront poursuivre leur période d'isolement obligatoire de 14 jours dans un établissement supervisé par le gouvernement du Canada.

Financement et situation de trésorerie

Air Canada a conclu une série de transactions de financement en 2020, lesquelles ont totalisé 6 780 M\$, afin de soutenir la mise en œuvre de ses mesures d'atténuation et de reprise prévues face à la pandémie de COVID-19 et de lui procurer une flexibilité opérationnelle accrue.

- En mars 2020, Air Canada a utilisé ses facilités de crédit renouvelables de 600 M\$ US et de 200 M\$, pour un produit net global de 1 027 M\$.
- En juin 2020, Air Canada a conclu un placement public par voie de prise ferme visant 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada au prix d'offre de 16,25 \$ l'action, pour un produit global de 576 M\$, ainsi qu'un placement privé simultané de billets non garantis de premier rang convertibles échéant en 2025 pour un produit global de 748 M\$ US (1 011 M\$).
- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'un capital global de 840 M\$ de billets garantis de deuxième rang à 9,00 % échéant en 2024, qui ont été vendus à 98 % de leur valeur nominale.
- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'une tranche de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie C d'une valeur nominale globale combinée d'environ 316 M\$ US (426 M\$), qui ont été vendus à 95,002 % de la valeur nominale.
- En septembre 2020, Air Canada a conclu un placement privé de deux tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, dont le produit a servi à acheter des billets garantis par nantissement du matériel émis par Air Canada et garantis par trois appareils 787-9 de Boeing, trois appareils 777-300ER de Boeing, un appareil 777-200LR de Boeing et neuf appareils A321-200 d'Airbus. Les deux tranches de certificats ont une valeur nominale globale combinée de 553 M\$ US (740 M\$) et un taux d'intérêt moyen pondéré de 5,73 %. Air Canada a utilisé le produit de ce financement ainsi que des liquidités disponibles pour rembourser intégralement le prêt à terme de 600 M\$ US (803 M\$) à échéance de 364 jours initialement mis en place en avril 2020 et décrit dans le rapport de gestion du deuxième trimestre de 2020 d'Air Canada.
- En septembre 2020, Air Canada a conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 788 M\$ pour financer l'achat des 18 premiers appareils A220 d'Airbus. Comme les appareils sont financés aux termes de cette facilité, l'accord de financement relais de 788 M\$ mis en place en avril 2020 (et décrit dans le rapport de gestion du deuxième trimestre de 2020 d'Air Canada) sera remboursé simultanément. Au 31 décembre 2020, 15 appareils A220 d'Airbus étaient financés en vertu de cette facilité et le montant correspondant de l'accord de financement relais avait été remboursé.
- En octobre 2020, Air Canada a réalisé des opérations de cession-bail visant neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing pour un produit total de 365 M\$ US (485 M\$). Les neuf appareils ont été livrés à Air Canada au cours des trois dernières années.
- En décembre 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme visant 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B au prix de 24 \$ l'action pour un produit brut de 850 M\$. En janvier 2021, les preneurs fermes ont exercé l'option de surallocation visant une tranche supplémentaire de 2 587 000 actions au prix de 24 \$ l'action pour un produit brut de 62 M\$.

- Le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroparc, de Vacances Air Canada et d'Air Canada Cargo) s'élevait à environ 1,7 G\$ au 31 décembre 2020. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour maintenir des niveaux de liquidité suffisants, Air Canada envisage la réalisation d'autres accords de financement.
- Air Canada a suspendu les rachats d'actions dans le cadre de son offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités au début du mois de mars 2020 et n'a pas renouvelé l'offre publique de rachat d'actions à son expiration au deuxième trimestre de 2020.

Se reporter à la rubrique 8.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion pour une analyse des liquidités non soumises à restrictions et à la rubrique 8.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour une analyse de l'épuisement du capital net d'Air Canada.

Programme de compression des coûts et de réduction et de report des dépenses d'investissement

- Air Canada a mis en œuvre à l'échelle de son entreprise un programme de compression des coûts et de réduction et de report des dépenses d'investissement pour 2020 qui a atteint 1,7 G\$. Du fait de la contraction de la capacité de 67 %, les charges d'exploitation de 2020 ont diminué de 7 872 M\$ (-45 %) par rapport à 2019, facteur qui atteste les progrès considérables accomplis en matière aussi bien de gestion des coûts variables que de réduction des charges fixes. Air Canada demeure à l'affût d'autres possibilités de compression des coûts et de préservation des liquidités.
- Air Canada a effectué des compressions d'effectif visant environ 20 000 employés, soit plus de 50 % de son personnel. Ces mesures ont pris la forme de mises à pied techniques, de cessations d'emploi, de départs volontaires, de retraites anticipées et de congés spéciaux. En janvier 2021, Air Canada a annoncé d'autres compressions d'effectif visant environ 1 700 employés. La Société travaille de concert avec les syndicats représentant ses effectifs afin d'élaborer des programmes d'atténuation.
- Air Canada s'est prévalu de la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») pour la plupart de ses effectifs à compter du 15 mars 2020. L'avantage net à l'égard des salaires des employés au titre de ce programme pour 2020 s'est chiffré à 554 M\$. En septembre 2020, le gouvernement du Canada a annoncé que le programme serait prolongé jusqu'en juin 2021. La Société entend continuer de participer au programme de SSUC, sous réserve de satisfaction des exigences d'admissibilité.
- Air Canada procède au retrait permanent de certains appareils plus anciens de son parc, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer, qui sont moins efficaces. Cette mesure réduira la structure de coûts de la Société, simplifiera son parc aérien global et diminuera son empreinte carbone.
- Air Canada a conclu une modification au contrat d'achat visant des appareils A220-300 d'Airbus, entrée en vigueur au début de novembre 2020, aux termes de laquelle elle a reporté la livraison de 18 appareils à 2021 et 2022. En outre, Air Canada a annulé l'achat des 12 derniers appareils A220 d'Airbus en regard de la commande initiale de 45 appareils.
- Au début de novembre 2020, Air Canada a également modifié son contrat avec la société Boeing afin d'annuler la livraison de 10 appareils 737 MAX 8 visés par sa commande ferme de 50 appareils et de reporter la livraison des 16 appareils restants pour la période allant de la fin 2021 à 2023.
- Grâce à la restructuration de son parc aérien et à d'autres initiatives de réduction des dépenses d'investissement, Air Canada a comprimé les dépenses d'investissement prévues d'environ 3,0 G\$ pour la période 2020-2023 en regard des dépenses d'investissement projetées à la fin de 2019.

Stratégie

Air Canada entend miser sur les solides assises qu'elle a bâties au cours des dernières années afin d'amorcer une reprise qui la mènera à réaliser son ambition de devenir un champion mondial. Il s'agira de reconstruire le dynamique réseau mondial en focalisant sur les vols entre plaques tournantes afin d'assurer une liaison sans rupture avec les partenaires d'Air Canada, d'offrir un service clientèle homogène et irréprochable en plus de diversifier les sources de revenus, notamment par l'intermédiaire d'Aéroparc et d'Air Canada Cargo. La détermination et la mise en œuvre de mesures de compression des coûts et d'accroissement du chiffre d'affaires demeurent des priorités essentielles. Ces mesures sont déjà en cours, alors même que la Société s'efforce d'atténuer les contrecoups de la pandémie de COVID-19, au moyen de diverses initiatives stratégiques, comme la modernisation du parc aérien, la gamme accrue de produits tarifaires, un programme de fidélité restructuré et rehaussé, l'expansion d'Air Canada Cargo et les investissements dans la technologie.

Air Canada dispose d'un parc aérien moderne et efficace, notamment les appareils 777 de Boeing assortis de coût par sièges-milles offerts concurrentiels qui sont idéaux pour desservir les marchés d'agrément à fort volume, outre les appareils 787 de Boeing, assortis d'une capacité intermédiaire à moindres coûts d'exploitation et d'une bonne flexibilité au chapitre de la distance franchissable. La Société a de plus renouvelé sa flotte d'appareils monocouloirs. Au 31 décembre 2020, Air Canada avait pris livraison de 15 appareils A220 d'Airbus. L'A220 d'Airbus remplace l'E190 d'Embraer et, du fait de sa distance franchissable supérieure et de son efficacité accrue, il offre de meilleures possibilités de déploiement qui permettront à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés convenant moins à ses plus gros appareils, comme le 737 MAX de Boeing ou l'A321 d'Airbus. Le parc d'Air Canada compte également 24 appareils 737 MAX 8 de Boeing (faisant partie d'une commande ferme de 40 appareils). Le 737 MAX de Boeing est assorti d'une distance franchissable supérieure et d'efficacités en matière de maintenance et de carburant accrues en regard de la flotte vieillissante d'appareils monocouloirs d'Airbus qu'il remplace au sein du parc principal.

Au cours des dernières années, les appareils d'Air Canada Rouge, transporteur loisirs d'Air Canada, ont été affectés à un nombre croissant de destinations des Antilles, ainsi qu'à des destinations loisirs choisies aux États-Unis et au Canada, outre les marchés des voyages d'agrément internationaux. Air Canada Rouge tire parti des forces d'Air Canada, notamment son vaste réseau assorti d'options de correspondance rehaussées, son excellence opérationnelle et son programme de fidélité. Air Canada Rouge entend maintenir une structure de coûts analogue à celle de ses concurrents du marché d'agrément, en abaissant efficacement les CESMO sur les lignes loisirs par une densité supérieure des sièges, des salaires moins élevés, des normes de travail plus efficaces et des coûts indirects moindres. Air Canada Rouge permet de plus à Air Canada de livrer une concurrence efficace aux transporteurs à faibles coûts ainsi qu'aux transporteurs à très faibles coûts. En 2021, le parc d'Air Canada Rouge se composera uniquement d'appareils monocouloirs. Sous réserve de l'incidence de la pandémie de COVID-19, le parc d'Air Canada Rouge sera principalement exploité pour les destinations loisirs des États-Unis, des Antilles et du Canada.

À mesure que les effets de la pandémie de COVID-19 diminueront, Air Canada s'attend à ce que les marchés des voyages d'agrément et des visites de parents et amis (« VPA ») soient les principaux vecteurs de la reprise, suivis du marché des voyages d'affaires.

Les plaques tournantes d'Air Canada à Toronto, à Vancouver et à Montréal se complètent au chapitre aussi bien de la géographie que de la démographie. Bénéficiant d'une situation leur permettant d'accueillir les flux de trafic mondiaux, elles tirent de plus parti d'une population locale formant un dynamique bassin multiculturel, facteur qui procure à Air Canada une foule de possibilités à l'échelle mondiale. Les gros-porteurs d'Air Canada sont non seulement plus écoénergétiques, mais aussi pourvus de la densité de sièges la meilleure pour cette catégorie d'appareils, facteur qui comprime les CESMO tout en réduisant la dépendance à l'égard de la Classe affaires à haut rapport durant la reprise.

Air Canada a la capacité de rehausser son réseau grâce à son affiliation au réseau Star Alliance, à sa coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China sur les lignes entre le Canada et la Chine, et à sa coentreprise transatlantique A++ dotée d'une structure de partage des revenus avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG. Le réseau d'Air Canada peut tirer également parti de nombreux accords d'exploitation à code multiple et accords intertransporteurs. Avant l'éclosion de la pandémie de COVID-19, Air Canada s'efforçait de stimuler le trafic de correspondance entre

destinations internationales passant par le Canada (« sixième liberté de l'air ») grâce à sa plaque tournante d'envergure mondiale qu'est Toronto, et ses dynamiques villes-portes que sont Montréal et Vancouver. L'évolution des alliances commerciales avec d'importants transporteurs internationaux et la stratégie liée à la sixième liberté de l'air sont des éléments cruciaux du plan de reprise d'Air Canada.

Air Canada est fort bien positionnée pour demeurer le chef de file du marché nord-américain du fait des investissements qu'elle effectue dans son parc aérien. La flotte d'appareils monocouloirs est en cours de modernisation, les anciens appareils à l'efficacité moindre étant remplacés par des appareils A220 d'Airbus et 737 MAX de Boeing à la fine pointe et écoénergétiques. Cette évolution permettra à Air Canada de mieux livrer concurrence durant la reprise, forte de paramètres économiques améliorés. Par ailleurs, Air Canada Rouge jouera un rôle important dans la reprise, rivalisant par sa flotte d'appareils A319, A320 et A321 d'Airbus efficaces pour la desserte des destinations soleil et loisirs aux États-Unis, dans les Antilles et au Canada. Les ressources d'Air Canada Rouge seront en outre déployées stratégiquement sur le marché d'agrément au Canada, en plus des marchés d'agrément tactiques.

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

En 2020, Air Canada a annoncé des mesures d'incitation et d'accommodement spéciales pour les membres Aéroplan compte tenu de la pandémie de COVID-19, notamment la suspension temporaire de l'expiration des points Aéroplan, la prolongation du statut Aéroplan Élite jusqu'à la fin de 2021, l'exemption de certains frais de modification ou d'annulation pour les primes aériennes Aéroplan, outre le lancement de promotions spéciales permettant aux membres d'accéder au statut Élite et d'accumuler des points dans le confort de leur foyer. En 2021, Air Canada entend tirer pleinement parti de son programme Aéroplan entièrement transformé. Le programme offre désormais un vaste assortiment de caractéristiques comme la valeur rehaussée des primes aériennes, le partage familial Aéroplan, la capacité d'utiliser les points Aéroplan pour les suppléments comme les surclassements et le service Wi-Fi en cabine, outre une gamme accrue de primes, marchandises et voyages. De plus, les membres Aéroplan Élite ont droit à de nouveaux avantages, y compris des Primes priorité, des passes-statut ainsi que la qualification quotidienne à un statut. Qui plus est, les nouvelles cartes de crédit Aéroplan comarquées émises par la Banque TD, American Express et la CIBC permettront aux membres d'accumuler des points plus rapidement. À la fin de 2020, JPMorgan Chase & Co. (« Chase ») et Air Canada ont annoncé la conclusion d'un partenariat stratégique qui fera de Chase l'émetteur exclusif de la carte de crédit Aéroplan américaine du transporteur aérien. Cet accord pluriannuel vise à fournir aux clients américains un accès rehaussé aux avantages et à la flexibilité uniques du programme Aéroplan. Le lancement de la nouvelle carte de crédit Aéroplan de Chase est prévu à la fin 2021. Forte de ce nouveau départ, en 2021, Aéroplan entend lancer de nouvelles caractéristiques de programme, tout en agrandissant son réseau de partenaires dans diverses catégories en vue d'accroître son bassin de membres et les interactions avec ceux-ci.

Air Canada prévoit accroître les revenus tirés de ses services de fret en pénétrant le marché du commerce électronique pour y offrir des services de distribution spécialisés par le truchement de son parc aérien actuel. Le but de la Société est de stimuler la valeur de bout en bout au moyen d'une technologie rehaussée, d'une tarification dynamique et d'un processus transparent en ce qui a trait à la chaîne d'approvisionnement de distribution au complet. Cette nouvelle initiative sera mise en œuvre par phases et devrait être achevée au cours de l'année à venir au Canada. De plus, Air Canada entend convertir plusieurs des appareils 767 de Boeing qui lui appartiennent en avions-cargos afin de tirer parti de la croissance du commerce électronique et de l'empreinte mondiale de la Société.

Air Canada investit dans la technologie et la transformation des processus opérationnels fondamentaux. En 2020, Air Canada a complété la dernière phase de son transfert à un nouveau système de réservations pour les passagers, la suite Altéa d'Amadeus. Altéa, en tant que solution d'infrastructure partagée, simplifie l'environnement technologique d'Air Canada et en réduit les coûts, tout en améliorant son efficacité opérationnelle, notamment par le truchement de l'automatisation des fonctions. Le nouveau système stimule également le chiffre d'affaires et les occasions de croissance, en plus de rendre possibles des améliorations sensibles du service à la clientèle. Air Canada a de plus conclu avec Amadeus un contrat de distribution pluriannuel, qui favorise l'homogénéité de la marque et

de l'expérience client pour l'ensemble des canaux. Les utilisateurs d'Amadeus à l'échelle mondiale peuvent ainsi accéder aux produits tarifaires personnalisables à la fine pointe d'Air Canada, et en connaître la disponibilité, par l'entremise du système mondial de distribution Amadeus, outre la gamme de produits accessoires d'Air Canada. En 2020, dans la foulée du lancement du programme Aéroplan transformé, Air Canada a réalisé d'importants investissements dans la technologie reliés à la prestation de ce programme prioritairement numérique. L'exploitation de l'intelligence artificielle (« IA ») est également devenue un élément essentiel de la stratégie d'Air Canada à mesure que celle-ci met en œuvre une série d'initiatives axées sur la technologie qui aideront à façonner son avenir.

En 2021, Air Canada entend continuer à tirer parti des avantages concurrentiels suivants :

- Sa marque dynamique de vaste notoriété.
- Sa culture fortement axée sur la sécurité.
- Son réseau mondial, bien positionné pour satisfaire à la demande de divers segments de clientèle, lequel est rehaussé par l'affiliation de la Société au réseau Star Alliance et la conclusion de nombreux accords commerciaux.
- Un parc aérien rationalisé, moderne, écoénergétique et polyvalent.
- De rigoureuses normes environnementales, sociales et de gouvernance.
- Une expérience client rehaussée par des produits et services concurrentiels, notamment les loges avec fauteuils-lits de la classe Signature Air Canada, le Service Concierge, les salons Feuille d'érable^{MC} et un programme Aéroplan complètement transformé.
- Air Canada Rouge, transporteur loisirs à faibles coûts.
- Des plaques tournantes jouissant d'une situation géographique avantageuse (Toronto, Montréal et Vancouver) et dotées d'installations de transit efficaces.
- Une culture d'entreprise dynamique et résiliente soutenue par les liens solides forgés avec divers syndicats.
- De nouvelles technologies d'avant-garde, notamment PROS (système de gestion du chiffre d'affaires), la suite Altéa d'Amadeus (système de services aux passagers) et le programme de fidélité Aéroplan transformé.
- La transformation des capacités de contenu et de ventes afin de migrer d'une stratégie « bonne pour tous » à des offres personnalisées assorties d'un potentiel significatif de croissance des revenus.

Le statut de champion mondial exige d'être une entreprise socialement responsable et de savoir arrêter les choix qui seront dans l'intérêt à long terme des actionnaires, des employés, des clients, des collectivités et des autres parties prenantes. Il s'agit notamment de soutenir les activités de recherche et l'élaboration de méthodes novatrices pour réduire l'empreinte écologique et assurer la gouvernance de l'entreprise de façon responsable, sécuritaire et éthique. Les réalisations d'Air Canada à l'égard des questions sociales et environnementales sont communiquées dans *Citoyens du monde*, son rapport de développement durable, conformément aux normes de l'organisme Global Reporting Initiative (la « GRI »). Reconnue à l'échelle internationale en tant que chef de file des normes en matière de rapports de développement durable, la GRI aide à favoriser la transparence dans les communications des entreprises à l'égard de la gouvernance, ainsi que des questions environnementales et sociales. Sept indicateurs, notamment ceux relatifs aux émissions visées par les champs d'application 1 et 2, sont vérifiés par un tiers, selon les normes reconnues à l'échelle internationale. Air Canada présente de l'information également au moyen du rapport de l'organisme Carbon Disclosure Project (« CDP »). Le questionnaire CDP est conforme au cadre du Groupe de travail sur la divulgation de l'information financière relative aux changements climatiques. Pour en savoir plus sur CDP, consulter le site www.cdp.net.

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

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

Projet d'acquisition de Transat

Le 10 octobre 2020, Air Canada a annoncé des modifications à la transaction conclue avec Transat A.T. inc. (« Transat ») présentées antérieurement. La convention d'acquisition prévoit l'acquisition par Air Canada de toutes les actions de Transat au prix de 5,00 \$ chacune, payables, au choix des actionnaires de Transat, en trésorerie ou en actions d'Air Canada selon un ratio d'échange fixe de 0,2862 action d'Air Canada par action de Transat (ce qui représente un prix de 17,47 \$ pour les actions d'Air Canada). Toutefois, la transaction demeure assujettie à la satisfaction de certaines conditions, notamment l'approbation des autorités de réglementation, processus qui est en cours, et bien qu'Air Canada se soit efforcée de prendre en considération toutes les exigences pertinentes dans tous les territoires, rien ne garantit que toutes les approbations réglementaires requises seront accordées, que les délais d'exécution pertinents seront prolongés ou que la transaction sera menée à bonne fin.

Aux termes de la convention d'acquisition avec Transat, la transaction devait être clôturée au plus tard le 15 février 2021; le délai peut être prolongé à tout moment par accord des parties et reste en vigueur à moins de résiliation par l'une d'elles.

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES EXERCICES 2020 ET 2019

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices			
	2020	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation				
Passages	4 382 \$	17 232 \$	(12 850) \$	(75)
Fret	920	717	203	28
Autres	531	1 182	(651)	(55)
Total des produits	5 833	19 131	(13 298)	(70)
Charges d'exploitation				
Carburant aviation	1 322	4 347	(3 025)	(70)
Salaires et charges sociales	2 242	3 184	(942)	(30)
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	1 086	1 956	(870)	(44)
Dotation aux amortissements	1 849	1 986	(137)	(7)
Maintenance avions	681	1 004	(323)	(32)
Redevances aéroportuaires et de navigation	545	990	(445)	(45)
Frais de vente et de distribution	252	874	(622)	(71)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	250	627	(377)	(60)
Restauration et services à bord	171	445	(274)	(62)
Communications et technologies de l'information	372	397	(25)	(6)
Éléments particuliers	(116)	-	(116)	N.S. ²⁾
Autres	955	1 671	(716)	(43)
Total des charges d'exploitation	9 609	17 481	(7 872)	(45)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(3 776)	1 650	(5 426)	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	(293)	499	(792)	
Produits d'intérêts	132	164	(32)	
Charges d'intérêts	(656)	(515)	(141)	
Intérêts incorporés	25	35	(10)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(27)	(39)	12	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(242)	23	(265)	
Profit à la cession-bail d'actifs	18	-	18	
Autres	(34)	(42)	8	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	(1 077)	125	(1 202)	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(4 853)	1 775	(6 628)	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	206	(299)	505	
Bénéfice net (perte nette)	(4 647) \$	1 476 \$	(6 123) \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(16,47) \$	5,44 \$	(21,91) \$	
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)¹⁾	(2 043) \$	3 636 \$	(5 679) \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(4 425) \$	1 273 \$	(5 698) \$	

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 19, 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 défavorables à l'échelle du réseau de la pandémie de COVID-19, notamment les restrictions de déplacements imposées par les gouvernements, ont commencé au début de mars 2020 et ont comprimé la capacité exprimée en SMO à l'échelle du réseau de 66,6 % en 2020 en regard de 2019.

Les produits passages se sont établis à 4 382 M\$ en 2020, en baisse de 12 850 M\$ (-74,6 %) par rapport à 2019.

À l'échelle du réseau, en 2020, le trafic a fléchi de 75,3 % alors que le rendement unitaire a crû de 3,0 % par rapport à 2019. L'accroissement du rendement unitaire tient principalement à la variation importante de la composition du trafic. Eu égard au contexte de contraction des revenus, il ne s'agit pas d'un indicateur significatif.

Les PPSMO ont reculé de 23,9 % en 2020 par rapport à 2019, du fait de la baisse de 21,8 points de pourcentage du coefficient d'occupation par rapport à 2019, facteur en partie contrebalancé par l'amélioration du rendement unitaire comme il est indiqué plus haut.

Étant donné l'incidence subite et prononcée 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 exercices 2020 et 2019.

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2020	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	1 640 \$	5 233 \$	(3 593) \$	(68,7)
Lignes transfrontalières	840	3 795	(2 955)	(77,9)
Lignes transatlantiques	909	4 468	(3 559)	(79,7)
Lignes transpacifiques	468	2 449	(1 981)	(80,9)
Autres	525	1 287	(762)	(59,2)
Réseau	4 382 \$	17 232 \$	(12 850) \$	(74,6)

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour 2020, par rapport à 2019, en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation.

	2020 par rapport à 2019					
	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	(68,7)	(57,4)	(68,3)	(21,1)	(1,0)	(26,4)
Lignes transfrontalières	(77,9)	(71,8)	(77,1)	(15,3)	(3,3)	(21,5)
Lignes transatlantiques	(79,7)	(67,8)	(79,6)	(30,7)	(0,5)	(36,8)
Lignes transpacifiques	(80,9)	(75,3)	(82,0)	(22,7)	5,9	(22,6)
Autres	(59,2)	(55,5)	(60,1)	(8,7)	2,1	(8,3)
Réseau	(74,6)	(66,6)	(75,3)	(21,8)	3,0	(23,9)

Produits fret

Les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 920 M\$ en 2020, en hausse de 203 M\$ (+28 %) par rapport à 2019 du fait de la contraction de 61 % de la capacité à l'échelle du réseau. En 2020, le rendement unitaire a augmenté de 105 % alors que le trafic a régressé de 37 % en regard de 2019. L'augmentation à trois chiffres du rendement unitaire rend compte de la capacité considérablement réduite à l'échelle du secteur en raison du nombre important d'appareils de passagers immobilisés au sol de par le monde durant la pandémie de COVID-19, parallèlement à la hausse subite des besoins en matière d'espace de chargement afin de répondre à la demande mondiale urgente d'équipement de protection et de marchandises critiques, en particulier au premier semestre de 2020. Dans le but de

répondre à cette demande, Air Canada a exploité plus de 4 000 vols internationaux tout-cargo depuis le 22 mars 2020, en recourant à des appareils 787 et 777 de Boeing, ainsi qu'en convertissant quatre appareils 777 de Boeing et trois appareils A330 d'Airbus en vue d'accroître l'espace de chargement en retirant les sièges de la cabine passagers.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région pour les exercices 2020 et 2019.

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2020	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	90 \$	113 \$	(23) \$	(20,1)
Lignes transfrontalières	35	48	(13)	(27,1)
Lignes transatlantiques	387	258	129	49,6
Lignes transpacifiques	354	241	113	47,3
Autres	54	57	(3)	(6,8)
Réseau	920 \$	717 \$	203 \$	28,2

Autres produits

Les autres produits se sont chiffrés à 531 M\$ en 2020, en baisse de 651 M\$ (-55 %) par rapport à 2019. Ces baisses sont essentiellement imputables à la diminution des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et, dans une moindre mesure, à la réduction des frais liés aux passagers et à la société aérienne, dans les deux cas du fait de la contraction des volumes de passagers attribuable à la pandémie de COVID-19.

Charges d'exploitation

Par suite de la contraction de 67 % de la capacité, les charges d'exploitation se sont établies à 9 609 M\$ en 2020, en baisse de 7 872 M\$ (-45 %) par rapport à 2019, en raison de la réduction de la capacité et des progrès importants accomplis à l'égard de la gestion des coûts variables et de la diminution des charges fixes. Se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion pour une analyse plus détaillée du programme de réduction et de report des dépenses d'investissement de 2020 d'Air Canada.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation en 2020 par rapport à 2019 est résumée ci-après.

Carburant aviation

La charge de carburant aviation s'est établie à 1 322 M\$ en 2020, en baisse de 3 025 M\$ (-70 %) par rapport à 2019, du fait de la contraction du volume de litres de carburant consommé, qui explique une tranche de 2 666 M\$ de la baisse, ainsi que de l'incidence de la diminution du prix du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), qui rend compte d'une portion de 332 M\$ de la baisse.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales se sont établis à 2 242 M\$ en 2020, en baisse de 942 M\$ (-30 %) par rapport à 2019. En 2020, Air Canada comptait en moyenne 21 113 employés équivalents temps plein (« ETP »), contre 32 903 ETP en 2019, soit une réduction de 35,8 %. La baisse des charges liées aux programmes d'intéressement des employés, la diminution de la charge de rémunération à base d'actions résultant du fléchissement du cours de l'action d'Air Canada, particulièrement au premier trimestre de 2020, et les réductions salariales des cadres en service actif ont également contribué à la baisse des salaires et charges sociales en glissement annuel. Comme il est expliqué plus amplement ci-après à l'égard des éléments particuliers, Air Canada s'est prévalu de la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») au deuxième trimestre de 2020 avec effet rétroactif au 15 mars 2020. L'avantage net au titre de ce programme s'est établi à 554 M\$ en 2020.

Transporteurs régionaux

Les charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant, se sont chiffrées à 1 086 M\$ en 2020, en baisse de 870 M\$ (-44 %) par rapport à 2019, en raison de l'incidence de la diminution des heures de vol de Jazz et des autres transporteurs exploitant des vols pour le compte d'Air Canada.

Dotation aux amortissements

La dotation aux amortissements s'est chiffrée à 1 849 M\$ en 2020, en baisse de 137 M\$ (-7 %) par rapport à 2019, du fait en grande partie du retrait ou de la perte de valeur d'appareils en raison du retrait anticipé de certains appareils plus anciens, facteur en partie contrebalancé par la livraison de nouveaux appareils. La perte de valeur comptabilisée en 2020 est décrite plus amplement au paragraphe ci-après sur les éléments particuliers.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions s'est chiffrée à 681 M\$ en 2020, en baisse de 323 M\$ (-32 %) en regard de 2019. 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 d'appareils E190 d'Embraer et de certains autres appareils. En 2020, du fait des estimations actualisées des coûts de la préparation de ces appareils en vue de leur restitution aux bailleurs à l'expiration des contrats de location, un ajustement favorable de 76 M\$ de la charge de maintenance avions a été comptabilisé principalement à l'égard des appareils A320 d'Airbus et des avions des transporteurs régionaux. Les estimations actualisées des coûts tiennent compte de l'incidence de la réduction des heures de vol (imputable à la pandémie de COVID-19) depuis la dernière activité de maintenance projetée à la date d'expiration des contrats de location.

Éléments particuliers

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercice 2020
Pertes de valeur	315 \$
Provisions pour réduction de l'effectif	127
Subvention salariale d'urgence du Canada, solde net	(554)
Autres	(4)
Éléments particuliers	(116) \$

Pertes de valeur

En raison des réductions de capacité liées aux effets de la pandémie de COVID-19, Air Canada devance le retrait de certains appareils plus anciens de son parc aérien, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer.

Une perte de valeur sans incidence sur la trésorerie de 283 M\$ a été comptabilisée en 2020 pour rendre compte de la baisse de la valeur des actifs au titre du droit d'utilisation des appareils loués et de la baisse de la valeur comptable des appareils détenus par la Société pour la ramener au produit de la cession attendu. Des modifications aux estimations visant le produit de la cession attendu pourraient donner lieu à des ajustements de la perte de valeur au cours de périodes futures.

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

Provisions pour réduction de l'effectif

En raison des répercussions de l'épidémie de COVID-19, Air Canada a entrepris de réduire son effectif d'environ 20 000 employés au deuxième trimestre de 2020, soit plus de la moitié de son personnel. Cette réduction a été réalisée au moyen de mises à pied techniques, de cessations d'emploi, de retraites anticipées et de congés spéciaux. Une provision pour réduction de l'effectif de 78 M\$ a été comptabilisée relativement à ces mesures. Des paiements de 32 M\$ ont été effectués pour l'exercice, l'obligation restante s'établissant à 46 M\$ au 31 décembre 2020. La provision comprend les préavis de cessations d'emploi et les indemnités de cessations d'emploi estimées prévues dans les conventions collectives d'Air Canada et les lois en vigueur. Ce montant pourrait être ajusté en fonction de plusieurs facteurs comme la période de préavis concernée ainsi que le nombre des employés en mise à pied technique et la période pendant laquelle ils le demeurent. De plus, des avantages liés à la cessation d'emploi et des mesures de réduction de 49 M\$ ont été comptabilisés relativement aux obligations au titre des prestations de retraite et des avantages du personnel.

Subvention salariale d'urgence du Canada

En avril 2020, le gouvernement du Canada a annoncé le programme de Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC »), une aide aux employeurs pour maintenir ou rétablir au registre de paie leurs employés en poste au Canada et atténuer les difficultés découlant de la pandémie de COVID-19.

Air Canada a déterminé qu'elle remplissait les critères d'admissibilité à titre d'employeur et a demandé la SSUC avec effet rétroactif au 15 mars 2020. Air Canada a comptabilisé un montant brut total au titre du programme de SSUC de 656 M\$ pour l'exercice 2020. Des paiements comptants de 586 M\$ ont été reçus en 2020. En juillet 2020, le programme a été refondu et prolongé jusqu'en décembre 2020. En septembre et en novembre 2020, le gouvernement du Canada a annoncé que le programme serait de nouveau prolongé jusqu'en juin 2021. Air Canada entend continuer à participer au programme de SSUC, sous réserve de satisfaction des exigences d'admissibilité. 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.

Produits (charges) autres que d'exploitation

Les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 1 077 M\$ en 2020, en regard de produits autres que d'exploitation de 125 M\$ en 2019.

La perte de change s'est chiffrée à 293 M\$ en 2020, contre un profit de change de 499 M\$ en 2019. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2020 était de 1,2725 \$ CA tandis qu'il était de 1,2990 \$ CA le 31 décembre 2019. La perte de change en 2020 comprenait la perte sur les dérivés de change de 583 M\$ et le profit lié à la dette à long terme et aux obligations locatives de 346 M\$.

En regard de 2019, les charges d'intérêts ont crû de 141 M\$ en raison de la hausse de l'endettement imputable aux financements réalisés en 2020, facteur en partie compensé par l'incidence du fléchissement des taux d'intérêt. Les billets convertibles, qui sont décrits plus amplement à la rubrique 11, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion, ont été évalués initialement à la valeur actualisée nette de l'obligation sans l'option de conversion à l'aide d'un taux d'actualisation correspondant à un instrument d'emprunt sans facteur de conversion. La désactualisation hors trésorerie imputée aux charges d'intérêts à l'égard des billets convertibles s'est chiffrée à 39 M\$.

La perte sur instruments financiers comptabilisée à la juste valeur avait trait principalement à une charge hors trésorerie de 214 M\$ liée à l'option de règlement en titres de capitaux propres intégrée aux billets convertibles, laquelle traduisait la hausse du prix de marché des obligations du fait principalement de l'appréciation du cours de l'action d'Air Canada depuis l'émission.

Impôts sur le résultat

Le tableau qui suit résume les impôts comptabilisés en 2020 et en 2019.

(en millions de dollars canadiens)	Exercices	
	2020	2019
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat exigibles	42 \$	(72) \$
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat différés	164	(227)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	206 \$	(299) \$

En raison de la pandémie de COVID-19, il existe un grand nombre d'indications négatives liées aux pertes subies durant l'exercice 2020 et le moment où la situation s'améliorera est incertain. Ces indications négatives l'emportant actuellement sur les indications positives historiques, les actifs nets d'impôts différés ne sont pas comptabilisés à compter du deuxième trimestre de 2020. Les déductions fiscales sous-jacentes à ces actifs d'impôts sur le résultat différés, qui s'élevaient à 1 114 M\$ au 31 décembre 2020, demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable. La charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancée par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé par le biais du compte consolidé de résultat d'Air Canada.

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

6. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2020 ET DE 2019

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices			
	2020	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation				
Passages	475 \$	3 975 \$	(3 500) \$	(88)
Fret	286	186	100	53
Autres	66	268	(202)	(75)
Total des produits	827	4 429	(3 602)	(81)
Charges d'exploitation				
Carburant aviation	187	1 013	(826)	(82)
Salaires et charges sociales	507	816	(309)	(38)
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	245	505	(260)	(51)
Dotation aux amortissements	435	520	(85)	(16)
Maintenance avions	185	250	(65)	(26)
Redevances aéroportuaires et de navigation	107	230	(123)	(53)
Frais de vente et de distribution	26	194	(168)	(87)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	14	131	(117)	(89)
Restauration et services à bord	25	105	(80)	(76)
Communications et technologies de l'information	80	109	(29)	(27)
Éléments particuliers	(160)	-	(160)	N.S. ²⁾
Autres	179	411	(232)	(56)
Total des charges d'exploitation	1 830	4 284	(2 454)	(57)
Bénéfice d'exploitation	(1 003)	145	(1 148)	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	88	92	(4)	
Produits d'intérêts	26	41	(15)	
Charges d'intérêts	(182)	(122)	(60)	
Intérêts incorporés	5	9	(4)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(1)	(10)	9	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(214)	5	(219)	
Profit à la cession-bail d'actifs	18	-	18	
Autres	(12)	12	(24)	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	(272)	27	(299)	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(1 275)	172	(1 447)	
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	114	(20)	134	
Bénéfice net (perte nette)	(1 161) \$	152 \$	(1 313)	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(3,91) \$	0,56 \$	(4,47)	
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)¹⁾	(728) \$	665 \$	(1 393)	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(1 326) \$	66 \$	(1 392)	

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 19, 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

Du fait de la contraction de 77,3 % de la capacité, les produits passages se sont établis à 475 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en baisse de 3 500 M\$ (-88,1 %) par rapport au quatrième trimestre de 2019.

À l'échelle du réseau, au quatrième trimestre de 2020, le trafic a fléchi de 88,6 % alors que le rendement unitaire a crû de 5,1 % par rapport au quatrième trimestre de 2019. Cet accroissement du rendement unitaire tient principalement à la variation importante de la composition du trafic. Eu égard au contexte de contraction des revenus, il ne s'agit pas d'un indicateur significatif.

Les PPSMO ont reculé de 47,4 % au quatrième trimestre de 2020 par rapport au quatrième trimestre de 2019, du fait de la baisse de 40,5 points de pourcentage du coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2019, facteur en partie contrebalancé par l'amélioration du rendement unitaire comme il est indiqué plus haut.

Étant donné l'incidence subite et prononcée de la pandémie de COVID-19, l'analyse 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 quatrièmes trimestres de 2020 et de 2019.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2020	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	262 \$	1 258 \$	(995) \$	(79,1)
Lignes transfrontalières	47	903	(856)	(94,8)
Lignes transatlantiques	90	942	(853)	(90,5)
Lignes transpacifiques	28	555	(527)	(94,9)
Autres	48	317	(270)	(85,1)
Réseau	475 \$	3 975 \$	(3 500) \$	(88,1)

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2020, par rapport au quatrième trimestre de 2019, en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation.

Quatrième trimestre 2020 par rapport au quatrième trimestre 2019						
	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occu- pation Variation (en pt)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	(79,1)	(62,5)	(77,7)	(32,4)	(6,3)	(44,3)
Lignes transfrontalières	(94,8)	(91,4)	(95,0)	(32,6)	3,5	(39,4)
Lignes transatlantiques	(90,5)	(73,4)	(88,7)	(46,8)	(16,0)	(64,4)
Lignes transpacifiques	(94,9)	(85,7)	(95,9)	(58,8)	24,2	(64,2)
Autres	(85,1)	(79,0)	(86,2)	(28,6)	8,2	(28,9)
Réseau	(88,1)	(77,3)	(88,6)	(40,5)	5,1	(47,4)

Produits fret

Les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 286 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en hausse de 100 M\$ (+53 %) par rapport au quatrième trimestre de 2019, du fait de la contraction de 61 % de la capacité à l'échelle du réseau. Au quatrième trimestre de 2020, le rendement unitaire a augmenté de 127 % alors que le trafic a régressé de 33 % en regard du quatrième trimestre de 2019. L'augmentation à trois chiffres du rendement unitaire rend compte de la capacité considérablement réduite à l'échelle du secteur en raison du nombre important d'appareils de passagers immobilisés au sol de par le monde durant la pandémie de COVID-19, parallèlement à la hausse subite des besoins en matière d'espace de chargement.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2020	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	29 \$	27 \$	2 \$	6,9
Lignes transfrontalières	8	11	(3)	(29,2)
Lignes transatlantiques	131	69	62	88,2
Lignes transpacifiques	99	64	35	54,7
Autres	19	15	4	26,4
Réseau	286 \$	186 \$	100 \$	53,0

Autres produits

Les autres produits se sont chiffrés à 66 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en baisse de 202 M\$ (-75 %) par rapport au quatrième trimestre de 2019. Ces baisses sont essentiellement imputables à la diminution des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et, dans une moindre mesure, à la réduction des frais liés aux passagers et à la société aérienne, dans les deux cas du fait de la contraction des volumes de passagers attribuable à la pandémie de COVID-19.

Charges d'exploitation

Du fait de la contraction de 77 % de la capacité, les charges d'exploitation se sont établies à 1 830 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en baisse de 2 454 M\$ (-57 %), en regard du quatrième trimestre de 2019.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation du quatrième trimestre de 2020 par rapport au quatrième trimestre de 2019 est résumée ci-après.

Carburant aviation

La charge de carburant aviation s'est établie à 187 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en baisse de 826 M\$ (-82 %) par rapport au quatrième trimestre de 2019, du fait de la contraction du volume de litres de carburant consommé, qui explique une tranche de 721 M\$ de la baisse, ainsi que de l'incidence de la diminution du prix du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), qui rend compte d'une portion de 97 M\$ de la baisse.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales se sont établis à 507 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en baisse de 309 M\$ (-38 %) par rapport au quatrième trimestre de 2019. Au quatrième trimestre de 2020, Air Canada comptait en moyenne 17 863 employés équivalents temps plein (« ETP ») par rapport à 33 268 ETP au quatrième trimestre de 2019, soit une réduction de 46,3 %. La baisse des charges liées aux programmes d'intéressement des employés et les réductions salariales des cadres en service actif ont également contribué à la baisse des salaires et charges sociales en glissement annuel.

Transporteurs régionaux

Les charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant, se sont chiffrées à 245 M\$ au quatrième trimestre de 2020 en baisse de 260 M\$ (-51 %) par rapport au quatrième trimestre de 2019, en raison de l'incidence continue de la diminution des heures de vol de Jazz et de Sky Regional du fait de la pandémie de COVID-19.

Dotation aux amortissements

La dotation aux amortissements s'est chiffrée à 435 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en baisse de 85 M\$ (-16 %) par rapport au quatrième trimestre de 2019, principalement par suite du retrait ou de la perte de valeur d'appareils, en raison du retrait anticipé de certains appareils plus anciens, et de la contraction du volume d'activités de maintenance de cellules et d'entretien moteurs incorporées au coût visant des appareils loués, facteurs en partie contrebalancés par la livraison de nouveaux appareils.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions s'est chiffrée à 185 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en baisse de 65 M\$ (-26 %) en regard du quatrième trimestre de 2019. 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 d'appareils E190 d'Embraer, facteurs en partie contrebalancés par l'accroissement 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 Dash 8-400 de De Havilland) aux bailleurs à l'expiration des contrats de location (au cours des 12 prochains mois).

Éléments particuliers

Au quatrième trimestre de 2020, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers correspondant à une réduction nette de 160 M\$ des charges d'exploitation. Le tableau ci-après présente la ventilation de ces éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 5, *Résultats des activités – Comparaison des exercices 2020 et 2019*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrième trimestre 2020
Pertes de valeur	(12) \$
Provisions pour réduction de l'effectif	15
Subvention salariale d'urgence du Canada, solde net	(163)
Autres	-
Éléments particuliers	(160) \$

Produits (charges) autres que d'exploitation

Les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 272 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en regard de produits autres que d'exploitation de 27 M\$ au quatrième trimestre de 2019.

Le profit de change s'est élevé à 88 M\$ au quatrième trimestre de 2020, contre un profit de change de 92 M\$ au quatrième trimestre de 2019. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2020 était de 1,2725 \$ CA tandis qu'il était de 1,2990 \$ CA le 31 décembre 2019. Le profit de change au quatrième trimestre comprenait le profit de change sur la dette à long terme et les obligations locatives de 487 M\$ et la perte de change sur les dérivés de change de 375 M\$.

En regard du quatrième trimestre de 2019, les charges d'intérêts ont crû de 60 M\$ en raison de la hausse de l'endettement imputable aux financements réalisés en 2020, facteur en partie compensé par l'incidence du fléchissement des taux d'intérêt. La désactualisation hors trésorerie imputée aux charges d'intérêts pour le quatrième trimestre de 2020 à l'égard des billets convertibles émis en juin 2020 s'est chiffrée à 17 M\$.

La perte sur instruments financiers comptabilisée à la juste valeur avait trait principalement à une charge hors trésorerie de 220 M\$ liée à l'option de règlement en titres de capitaux propres intégrée aux billets convertibles émis en juin 2020, laquelle traduisait la hausse du cours des obligations du fait principalement de l'appréciation du cours de l'action d'Air Canada au quatrième trimestre de 2020.

7. PARC AÉRIEN

Devant la pandémie de COVID-19, Air Canada, de concert avec les transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte aux termes de contrats d'achat de capacité, a réduit la capacité en immobilisant temporairement au sol un certain nombre d'appareils. Air Canada continuera d'évaluer les ajustements et les autres mesures visant le parc aérien, la capacité et l'horaire en fonction de l'évolution de la situation. Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge au 31 décembre 2020 et au 31 décembre 2021. La planification du parc aérien tient pour acquise la livraison de trois appareils 737 MAX de Boeing et de 12 appareils A220-300 d'Airbus en 2021.

Air Canada procède au retrait permanent de certains appareils plus anciens de son parc aérien. Cette mesure réduira la structure de coûts de la Société, simplifiera son parc aérien global et diminuera son empreinte carbone.

Parc aérien principal	Réel	Projeté	
	31 décembre 2020	Modifications apportées pour 2021	31 décembre 2021
<u>Gros-porteurs</u>			
787-8 de Boeing	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29
777-300ER de Boeing	19	(1)	18
777-200LR de Boeing	6	-	6
A330-300 d'Airbus	16	-	16
<u>Appareils monocouloirs</u>			
737 MAX 8 de Boeing	24	3	27
A321 d'Airbus	15	-	15
A320 d'Airbus	21	(6)	15
A319 d'Airbus	16	(10)	6
A220-300 d'Airbus	15	12	27
Total – parc aérien principal	169	(2)	167

Air Canada Rouge	Réel	Projeté	
	31 décembre 2020	Modifications apportées pour 2021	31 décembre 2021
<u>Appareils monocouloirs</u>			
A321 d'Airbus	14	-	14
A320 d'Airbus	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	39	-	39

Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	208	(2)	206
--	------------	------------	------------

Air Canada a une commande ferme visant 40 appareils 737 MAX 8 de Boeing et elle compte 24 appareils 737 MAX 8 de Boeing dans son parc aérien en exploitation. La livraison des 16 appareils restants est prévue pour la période allant de la fin 2021 à 2023.

Le 13 mars 2019, Transports Canada a publié un avis de sécurité visant la fermeture de l'espace aérien canadien aux appareils 737 MAX de Boeing. À la suite de la consigne de navigabilité, publiée par Transports Canada le 20 janvier 2021, annonçant le retrait de l'avis de sécurité et la levée de l'interdiction de vol par les organismes de réglementation de par le monde, outre l'évaluation indépendante des appareils par la Société ainsi que celle des procédures d'exploitation connexes par ses experts en sécurité et opérations de vol, Air Canada remettra les appareils 737 MAX de Boeing en service commercial le 1^{er} février 2021.

Au 31 décembre 2020, Air Canada avait pris livraison de 15 appareils A220 d'Airbus. La livraison des 18 appareils restants est prévue pour 2021 et 2022.

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2020 et le parc projeté au 31 décembre 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 ci-après comprend un nombre important d'appareils qui ont été immobilisés au sol en réponse à la pandémie de COVID-19.

	Réel	Projeté	
	31 décembre 2020	Modifications apportées pour 2021	31 décembre 2021
E175 d'Embraer	25	-	25
CRJ-100/200 de Bombardier	15	-	15
CRJ-900 de Bombardier	34	1	35
Dash 8-300 de De Havilland	19	-	19
Dash 8-400 de De Havilland	43	(4)	39
Total – Air Canada Express	136	(3)	133

8. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

8.1. LIQUIDITÉ

Incidence 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 contrechocs de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion. 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 contrechocs de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion, 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.

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 décembre 2020. 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 8.6, 8.7 et 8.8 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 décembre 2020, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 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\$), comparativement à des liquidités non soumises à restrictions de 7 380 M\$ au 31 décembre 2019 (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 889 M\$, de facilités de crédit non utilisées de 979 M\$, ainsi que de placements à long terme de 512 M\$).

Étant donné l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur les produits passages et les produits passages perçus d'avance, Air Canada a modifié sa définition du niveau minimal de trésorerie nécessaire pour mener à bien ses activités commerciales courantes. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie nécessaire correspond désormais à un montant fixe de 2 400 M\$, alors qu'auparavant, elle équivalait à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation tient compte des diverses clauses restrictives de nature financière d'Air Canada, en plus de permettre une couverture convenable des produits passages perçus d'avance et des besoins de liquidité d'Air Canada, qui sont décrits ci-dessus. Air Canada ne fournit plus d'information sur la trésorerie excédentaire, car cette mesure n'est pas pertinente dans le contexte actuel.

8.2. SITUATION FINANCIÈRE

Le tableau ci-après présente l'état consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 31 décembre 2020 et au 31 décembre 2019.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation (\$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	7 501 \$	5 889 \$	1 612 \$
Autres actifs courants	1 170	1 627	(457)
Actifs courants	8 671 \$	7 516 \$	1 155 \$
Placements, dépôts et autres actifs	833	936	(103)
Immobilisations corporelles	12 137	12 834	(697)
Actifs au titre des régimes de retraite	2 840	2 064	776
Impôt sur le résultat différé	25	134	(109)
Immobilisations incorporelles	1 134	1 002	132
Goodwill	3 273	3 273	-
Total de l'actif	28 913 \$	27 759 \$	1 154 \$
Passif			
Passifs courants	7 139 \$	7 775 \$	(636) \$
Dettes à long terme et obligations locatives	11 201	8 024	3 177
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	4 032	3 136	896
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	3 015	2 930	85
Provisions au titre de la maintenance	1 040	1 240	(200)
Autres passifs non courants	696	181	515
Impôt sur le résultat différé	75	73	2
Total du passif	27 198 \$	23 359 \$	3 839 \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	1 715 \$	4 400 \$	(2 685) \$
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires	28 913 \$	27 759 \$	1 154 \$

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

Au 31 décembre 2020, le passif net au titre des régimes de retraite et avantages du personnel s'élevait à 175 M\$ (soit les actifs au titre des régimes de retraite de 2 840 M\$ déduction faite du passif au titre des régimes de retraite et avantages du personnel de 3 015 M\$), en baisse de 691 M\$ par rapport au 31 décembre 2019. Cette diminution est surtout imputable au gain actuariel net à la réévaluation du passif des régimes d'avantages du personnel de 1 077 M\$ (765 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 de l'exercice. Ce gain actuariel tient compte de l'incidence du rendement accru de l'actif des régimes, en partie contrebalancé par le fléchissement de 54 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer le passif.

La partie à long terme de l'obligation relative aux produits différés d'Aéroplan et autres produits différés a crû de 896 M\$ depuis le 31 décembre 2019. Cette augmentation rend compte de l'accroissement du programme du fait que la vente de points Aéroplan aux partenaires du programme a été supérieure aux échanges ainsi que du reclassement d'une tranche de 590 M\$ du passif courant au passif non courant en raison du fléchissement des échanges de points Aéroplan pour l'exercice à l'étude attribuable à la pandémie de COVID-19.

Au 31 décembre 2020, la partie à long terme des provisions au titre de la maintenance s'est établie à 1 040 M\$, en baisse de 200 M\$ par rapport au 31 décembre 2019. Cette baisse rend compte du reclassement d'une tranche de 313 M\$ dans le passif courant à l'égard des contrats de location expirant dans les 12 prochains mois. La baisse rend également compte de l'incidence d'une réduction de 26 M\$ des provisions au titre de la maintenance du fait des prolongements et des estimations actualisées des coûts de restitution en fin de bail en prévision de la restitution d'appareils aux bailleurs à l'expiration des contrats de location (au cours des 12 prochains mois), compte tenu de l'incidence de la réduction des vols imputable à la pandémie de COVID-19, facteur contrebalancé par les charges courantes liées aux provisions au titre de la maintenance.

L'option que détient Air Canada d'effectuer des versements en trésorerie ou des versements combinant trésorerie et actions à l'égard de ses billets convertibles émis en juin 2020 donne lieu à un passif financier dérivé incorporé. La juste valeur du dérivé incorporé se chiffrait à 534 M\$ au 31 décembre 2020 et est imputée aux autres passifs non courants.

8.3. DETTE NETTE

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 31 décembre 2020 et au 31 décembre 2019.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	11 201 \$	8 024 \$	3 177 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 788	1 218	570
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	12 989 \$	9 242 \$	3 747 \$
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(8 013)	(6 401)	(1 612)
Dette nette¹⁾	4 976 \$	2 841 \$	2 135 \$

1) La dette nette est une mesure financière complémentaire aux PCGR ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada, et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société.

Au 31 décembre 2020, la dette nette s'établissait à 4 976 M\$, en hausse de 2 135 M\$ par rapport au 31 décembre 2019, du fait de l'incidence des flux de trésorerie nets affectés aux opérations de financement et d'investissement en 2020, facteur en partie contrebalancé par le produit tiré du placement de titres de capitaux propres en 2020. Se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion, 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 décembre 2020 par rapport au 31 décembre 2019 a réduit de 346 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains).

Air Canada a suspendu la présentation du ratio de levier financier et du coût moyen pondéré du capital (« CMPC »), car ces mesures ne sont d'aucune utilité eu égard aux graves répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les résultats. Dans le contexte actuel, les niveaux de liquidité (se reporter à la rubrique 8.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion pour l'analyse des niveaux de liquidité) et l'épuisement du capital net (se reporter à la rubrique 8.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour l'analyse de l'épuisement du capital net) sont certaines des mesures clés que surveille la direction. L'épuisement du capital net n'est pas une mesure reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

8.4. FONDS DE ROULEMENT

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 31 décembre 2020 et au 31 décembre 2019.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	7 501 \$	5 889 \$	1 612 \$
Créances clients	644	926	(282)
Autres actifs courants	526	701	(175)
Total des actifs courants	8 671 \$	7 516 \$	1 155 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 465	2 456	9
Produits passages perçus d'avance	2 314	2 939	(625)
Produits différés d'Aéropplan et autres produits différés	572	1 162	(590)
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 788	1 218	570
Total des passifs courants	7 139 \$	7 775 \$	(636) \$
Fonds de roulement, montant net	1 532 \$	(259) \$	1 791 \$

Le montant net du fonds de roulement de 1 532 M\$ au 31 décembre 2020 représente un accroissement de 1 791 M\$ par rapport au 31 décembre 2019. Cette amélioration est attribuable aux opérations de financement décrites à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrechocs de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion et au reclassement d'une partie des produits différés d'Aéropplan des éléments courants aux éléments non courants, par suite de la réduction estimative des échanges de points Aéropplan au cours des 12 prochains mois. Ces facteurs, qui ont accru le montant net du fonds de roulement, ont été en partie contrebalancés par le montant négatif des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation imputable aux pertes d'exploitation comptabilisées en 2020 et au fléchissement des produits passages perçus d'avance durant la période en raison de la pandémie de COVID-19. Les produits passages perçus d'avance augmentent généralement aux premier et deuxième trimestres à l'orée de la haute saison estivale. En revanche, du fait de la pandémie de COVID-19 et du fléchissement soudain de la demande, facteurs conjugués à l'accroissement des remboursements aux clients, l'élément de passif au titre des produits passages perçus d'avance a baissé en 2020. En outre, la valeur résiduelle de billets non remboursables relatifs à des vols annulés en raison de la pandémie de COVID-19 peut être convertie, soit en bon de voyage transférable et sans date d'expiration, soit en points Aéropplan, facteur qui pourrait comprimer encore davantage les produits passages perçus d'avance à mesure que ces valeurs résiduelles sont utilisées pour l'achat de nouveaux billets. Les clients peuvent utiliser les bons de voyage au cours des 12 prochains mois alors qu'Air Canada ne dispose pas du droit inconditionnel de reporter le règlement au-delà de 12 mois. C'est pourquoi l'obligation liée à ces bons de voyage est comptabilisée intégralement dans le passif courant, même si certains bons de voyage seront utilisés après les 12 prochains mois.

8.5. FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2020	2019	Variation (\$)	2020	2019	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d’exploitation	(796) \$	677 \$	(1 473) \$	(2 353) \$	5 712 \$	(8 065) \$
Produits des emprunts	254	-	254	6 262	-	6 262
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(508)	(276)	(232)	(2 719)	(1 084)	(1 635)
Actions rachetées aux fins d’annulation	-	(125)	125	(132)	(373)	241
Émission d’actions	815	1	814	1 369	9	1 360
Frais de financement	(3)	(1)	(2)	(78)	(1)	(77)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement	558 \$	(401) \$	959 \$	4 702 \$	(1 449) \$	6 151 \$
Placements à court terme et placements à long terme	9	67	(58)	(63)	(255)	192
Achats d’immobilisations corporelles et incorporelles	(335)	(251)	(84)	(1 202)	(2 025)	823
Produit de la vente d’actifs	6	18	(12)	12	24	(12)
Produit de la cession-bail d’actifs	485	-	485	485	-	485
Acquisition d’Aéroplan	-	-	-	-	(517)	517
Participation dans Chorus	-	-	-	-	(97)	97
Autres	(6)	13	(19)	35	75	(40)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d’investissement	159 \$	(153) \$	312 \$	(733) \$	(2 795) \$	2 062 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(53) \$	(9) \$	(44) \$	(48) \$	(8) \$	(40) \$
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(132) \$	114 \$	(246) \$	1 568 \$	1 460 \$	108 \$

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

Au quatrième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d’exploitation se sont établis à 796 M\$, soit une détérioration de 1 473 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2019 du fait du fléchissement du résultat d’exploitation imputable à l’incidence de la pandémie de COVID-19.

En 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d’exploitation se sont établis à 2 353 M\$, soit une détérioration de 8 065 M\$, par rapport à la période correspondante de 2019, du fait du fléchissement du résultat d’exploitation et de la contraction de la trésorerie tirée du fonds de roulement en raison de la baisse des produits passages perçus d’avance, facteurs imputables à l’incidence de la pandémie de COVID-19. Des entrées de trésorerie de 1 612 M\$ relatives à l’acquisition d’Aéroplan par Air Canada avaient eu une incidence favorable au premier trimestre de 2019.

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

Au quatrième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont chiffrés à 558 M\$, en hausse de 959 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2019. En 2020, les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont établis à 4 702 M\$, en hausse de 6 151 M\$ en regard de la période correspondante de 2019. Se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d’atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion pour une description des transactions de financement par titres d’emprunt et titres de capitaux propres réalisées en 2020.

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

Au quatrième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement de 159 M\$ rendent compte d'une augmentation de 312 M\$ en regard du quatrième trimestre de 2019, du fait surtout du produit de la cession-bail de neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing.

En 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement de 733 M\$ rendent compte d'une réduction de 2 062 M\$ en regard de 2019, en raison surtout de la baisse des dépenses d'investissement en glissement annuel, ainsi que du produit de la cession-bail de neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing, outre les transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme. En 2020, Air Canada a pris livraison de 15 appareils A220 d'Airbus. Les achats d'immobilisations corporelles sont présentés déduction faite des paiements de règlement additionnels de la part de la société Boeing relativement à l'immobilisation au sol de la flotte d'appareils 737 MAX. Les chiffres du premier trimestre de 2019 tenaient compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan par Air Canada le 10 janvier 2019.

Se reporter aux rubriques 8.4, *Fonds de roulement*, 8.2, *Situation financière*, 8.3, *Dette nette*, et 8.9, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Flux de trésorerie disponibles

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2020	2019	Variation (\$)	2020	2019	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	(796) \$	677 \$	(1 473) \$	(2 353) \$	5 712 \$	(8 065) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	150	(251)	401	(717)	(2 025)	1 308
Produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan (indiqué ci-dessus)	-	-	-	-	(1 612)	1 612
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	(646) \$	426 \$	(1 072) \$	(3 070) \$	2 075 \$	(5 145) \$

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement et compte non tenu du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Le produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan en 2019 a également été exclu du calcul des flux de trésorerie disponibles d'Air Canada. Se reporter à la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Au quatrième trimestre de 2020, le montant négatif des flux de trésorerie disponibles de 646 M\$ s'est détérioré de 1 072 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2019, 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.

En 2020, le montant négatif des flux de trésorerie disponibles de 3 070 M\$ s'est détérioré de 5 145 M\$ par rapport à 2019, 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 la baisse des dépenses d'investissement en regard de 2019.

Épuisement du capital net

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrième trimestre de 2020	Exercice 2020
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation	(796) \$	(2 353) \$
Flux de trésorerie nets provenant des activités de financement	558	4 702
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'investissement	159	(733)
Moins :		
Produit net tiré de nouvelles opérations de financement	(1 066)	(7 553)
Remboursements de dette forfaitaires	255	1 687
Produit tiré d'opérations de cession-bail	(485)	(485)
Placements à court terme et à long terme	(9)	63
Épuisement du capital net¹⁾	(1 384) \$	(4 672) \$

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 et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement, de tout remboursement forfaitaire 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 quatrième trimestre de 2020, l'épuisement du capital net s'est établi à 1 384 M\$ (soit une moyenne d'environ 15 M\$ par jour), résultat qui concorde avec les prévisions en matière d'épuisement du capital net de l'ordre de 14 M\$ à 16 M\$ par jour en moyenne mentionnées dans le communiqué d'Air Canada du 15 décembre 2020.

8.6. DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Appareils 737 MAX de Boeing

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

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

En 2019, Air Canada a conclu les négociations avec la société Boeing en vue de régler les modalités d'un accord relatif à l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing. Les paiements de règlement envisagés aux termes de l'accord ont été versés à Air Canada au quatrième trimestre de 2019 et aux premier et deuxième trimestres de 2020. Le dédommagement est comptabilisé à titre d'ajustement au prix d'achat relativement aux livraisons actuelles et futures et sera porté en réduction de la dotation à l'amortissement des immobilisations corporelles au compte consolidé de résultat d'Air Canada sur la durée de vie des appareils. De plus, il est comptabilisé en réduction des achats d'immobilisations corporelles au tableau consolidé des flux de trésorerie.

Au premier trimestre de 2020, Air Canada a finalisé la modification de sa commande initiale passée en 2014 auprès de la société Boeing, en vue de la réduire de 11 appareils 737 MAX 9 de Boeing dont la livraison était prévue auparavant en 2023 et en 2024. Cette modification traduisait les besoins à long terme et en évolution quant à la planification du parc aérien d'Air Canada pour ces années.

Au début de novembre 2020, Air Canada a modifié le contrat conclu avec la société Boeing afin d'annuler la livraison de 10 appareils 737 MAX 8 faisant partie de la commande ferme visant 50 appareils et de reporter la livraison des 16 appareils restants pour la période allant de la fin 2021 à 2023. Le tableau des engagements en capital ci-après a été modifié pour rendre compte de cette annulation et des changements visant le calendrier de livraison. Dans le cadre de cette modification, les options portant sur huit appareils et les droits d'achat relatifs à 30 appareils supplémentaires ont également été annulés.

Vingt-quatre appareils 737 MAX 8 de Boeing ont été livrés à ce jour.

Appareils A220-300 d'Airbus

Le contrat qu'Air Canada a conclu avec la Société en commandite Airbus Canada (société remplaçant Bombardier Inc.) prévoyait initialement une commande ferme visant 45 appareils A220-300 d'Airbus (appelés auparavant appareils CS300 de la gamme C Series de Bombardier) et des options portant sur 30 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires.

Air Canada a conclu une modification au contrat d'achat, laquelle est entrée en vigueur au début de novembre 2020. De ce fait, Air Canada a reporté la livraison de 18 appareils à 2021 et 2022 et a annulé l'achat des 12 derniers appareils A220 d'Airbus visés par la commande initiale.

Au 31 décembre 2020, 15 appareils A220 d'Airbus avaient été livrés.

Comme il est indiqué à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion, Air Canada a obtenu en septembre 2020 une facilité garantie engagée totalisant 788 M\$ en vue de financer l'achat des 18 premiers appareils A220 d'Airbus.

Engagements en capital

Comme il est indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement est, au 31 décembre 2021, d'environ 2 544 M\$. Ce tableau tient compte de l'incidence du programme de réduction et de report des dépenses d'investissement décrit à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion.

(en millions de dollars canadiens)	2021	2022	2023	2024	2025	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	969 \$	961 \$	410 \$	204 \$	- \$	- \$	2 544 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	134	452	394	517	894	Non disponible	Non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	107	208	283	215	264	Non disponible	Non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	1 210 \$	1 621 \$	1 087 \$	936 \$	1 158 \$	Non disponible	Non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2024 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 215 M\$ et de 264 M\$ ont été établies pour 2024 et 2025.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 décembre 2020, soit 1 \$ US pour 1,2725 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils est basé sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 31 décembre 2020.

8.7. OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens, des régimes complémentaires de retraite et des régimes de retraite pour les employés à l'étranger. Air Canada offre également divers régimes à cotisations déterminées, ainsi que des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes complémentaires de retraite.

Selon un calcul préliminaire, en date du 1^{er} janvier 2021, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité de 3,0 G\$. Les évaluations définitives seront effectuées au premier semestre de 2021. Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite.

Le total des cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite à prestations déterminées (compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires) s'établissait à 103 M\$ pour 2020 et devrait se chiffrer à 88 M\$ pour 2021.

En date du 31 décembre 2020, une tranche approximative de 75 % des actifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada était investie dans des instruments de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche substantielle du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada cherche à maintenir un pourcentage élevé de produits de placement à revenu fixe à long terme afin de couvrir les passifs au titre des régimes de retraite.

8.8. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 31 décembre 2020, 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)	2021 ²⁾	2022	2023	2024	2025	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme	1 244 \$	665 \$	2 275 \$	1 254 \$	1 622 \$	2 785 \$	9 845 \$
Obligations locatives	544	471	465	430	410	1 276	3 596
Total des obligations liées au capital	1 788 \$	1 136 \$	2 740 \$	1 684 \$	2 032 \$	4 061 \$	13 441 \$
Intérêts							
Dette à long terme	394 \$	353 \$	320 \$	231 \$	174 \$	260 \$	1 732 \$
Obligations locatives	178	147	122	97	74	351	969
Total des intérêts	572 \$	500 \$	442 \$	328 \$	248 \$	611 \$	2 701 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	2 360 \$	1 636 \$	3 182 \$	2 012 \$	2 280 \$	4 672 \$	16 142 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	969 \$	961 \$	410 \$	204 \$	- \$	- \$	2 544 \$
Total des obligations contractuelles¹⁾	3 329 \$	2 597 \$	3 592 \$	2 216 \$	2 280 \$	4 672 \$	18 686 \$

1) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les passifs non courants autres que la dette à long terme et les obligations locatives en raison de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.

2) Les remboursements de dette de 2021 comprennent le reliquat de 159 M\$ à l'égard d'un prêt relais lié à l'achat d'appareils A220 d'Airbus, comme il est expliqué plus amplement à la rubrique 4, Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise, du présent rapport de gestion. Après la livraison des trois appareils A220 d'Airbus restants dans le cadre de ce prêt, une facilité garantie a été conclue qui permet à Air Canada de reporter le remboursement de la dette liée à ces appareils sur 12 ans à compter de la date de livraison.

8.9. CAPITAL-ACTIONS

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

	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	111 926 060	126 664 740
Actions à droit de vote de catégorie B	220 246 228	137 151 838
Total des actions émises et en circulation	332 172 288	263 816 578
Billets convertibles	48 687 441	-
Options sur actions	5 903 174	4 890 095
Total des actions pouvant être émises	54 590 615	4 890 095
Total des actions en circulation et pouvant être émises	386 762 903	268 706 673

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

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

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

En 2019, Air Canada a acheté, aux fins d'annulation, 9 082 487 actions à un prix moyen de 41,64 \$ l'action pour une contrepartie totale de 378 M\$. L'excédent du prix sur la valeur comptable moyenne de 351 M\$ a été imputé aux résultats non distribués.

Placement d'actions

En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme de 35 420 000 actions au prix de 16,25 \$ l'action, pour un produit brut total de 576 M\$, qui comprend un produit brut de 75 M\$ tiré de l'exercice intégral par les preneurs fermes de leur option de surallocation visant l'achat d'au plus 4 620 000 actions. Après déduction des honoraires de prise ferme et des frais de placement, le produit net s'est établi à 552 M\$. En parallèle, Air Canada a également conclu un placement privé commercialisé de billets non garantis de premier rang convertibles échéant en 2025. Se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

En décembre 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme de 35 420 000 actions au prix de 24,00 \$ l'action, pour un produit total de 850 M\$. Après déduction des honoraires des preneurs fermes et des frais de placement, le produit net s'est établi à 815 M\$. Air Canada a accordé aux preneurs fermes une option pouvant être exercée en totalité ou en partie dans les 30 jours suivant la clôture du placement d'actions le 30 décembre 2020, leur permettant d'acheter jusqu'à 15 % d'actions supplémentaires dans le cadre du placement d'actions. Le 18 janvier 2021, Air Canada a annoncé que les preneurs fermes avaient exercé leur option de surallocation leur permettant d'acheter 2 587 000 actions supplémentaires, ce qui a donné lieu à un produit brut de 62 M\$.

Projet d'acquisition de Transat

Comme il est indiqué à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion, Air Canada a annoncé le 10 octobre 2020 des modifications apportées à la transaction conclue avec Transat. En présumant que l'acquisition de Transat sera réalisée et que tous les actionnaires de Transat choisiront de recevoir des actions d'Air Canada en contrepartie de leurs actions de Transat (et qu'aucun détenteur d'options de Transat n'exercera ses droits avant la date limite fixée pour exercer son choix et ne choisira de recevoir des actions d'Air Canada en contrepartie des actions de Transat sous-jacentes à ses options), Air Canada s'attendrait à émettre en tout jusqu'à 10 803 217 actions relativement à l'acquisition (étant donné les 37 747 090 actions en circulation de Transat déclarées par Transat). Le tableau ci-dessus ne tient pas compte de l'émission potentielle de ces actions.

9. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels d'Air Canada pour les huit derniers trimestres.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2019				2020			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Produits d'exploitation	4 434 \$	4 738 \$	5 529 \$	4 429 \$	3 722 \$	527 \$	757 \$	827 \$
Charges d'exploitation	4 307	4 316	4 573	4 284	4 155	2 082	1 542	1 830
Bénéfice (perte) d'exploitation	127	422	956	145	(433)	(1 555)	(785)	(1 003)
Produits (charges) autres que d'exploitation	158	18	(78)	27	(843)	74	(36)	(272)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	285	440	878	172	(1 276)	(1 481)	(821)	(1 275)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	60	(97)	(242)	(20)	227	(271)	136	114
Bénéfice net (perte nette)	345 \$	343 \$	636 \$	152 \$	(1 049) \$	(1 752) \$	(685) \$	(1 161) \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	1,26 \$	1,26 \$	2,35 \$	0,56 \$	(4,00) \$	(6,44) \$	(2,31) \$	(3,91) \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	24 \$	326 \$	857 \$	66 \$	(520) \$	(1 438) \$	(1 141) \$	(1 326) \$

1) Le résultat avant impôts ajusté n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.

Le tableau ci-après présente la ventilation des principaux éléments inclus dans les charges liées aux transporteurs régionaux pour les huit derniers trimestres.

(en millions de dollars canadiens)	2019				2020			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Frais d'achat de capacité ¹⁾	252 \$	247 \$	266 \$	277 \$	253 \$	117 \$	127 \$	139 \$
Redevances aéroportuaires et de navigation	69	74	78	71	63	12	24	28
Frais de vente et de distribution	36	41	43	38	33	(1)	12	7
Autres	118	113	114	119	122	44	35	71
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	475 \$	475 \$	501 \$	505 \$	471 \$	172 \$	198 \$	245 \$

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

Le tableau ci-après résume les principales statistiques d'exploitation trimestrielles d'Air Canada pour les huit derniers trimestres.

Réseau	2019				2020			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
PPSMO (en cents)	14,6	15,5	15,8	15,0	13,6	9,2	8,5	7,9
CESMO (en cents)	16,6	15,5	14,1	16,2	17,7	92,9	25,9	30,5
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	11,6	11,1	10,1	11,9	13,1	76,9	26,1	29,8
Coût du litre de carburant (en cents) ²⁾	75,5	79,2	74,7	75,0	69,2	51,8	52,5	50,4

1) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.

2) Compte tenu de la charge de carburant aviation liée aux activités des transporteurs régionaux et des frais de transport et de manutention.

Le tableau ci-après présente le nombre de passagers-milles payants (« PMP »), les sièges-milles offerts (« SMO ») et les coefficients d'occupation d'Air Canada pour l'ensemble du réseau et par marché pour les huit derniers trimestres.

Réseau	2019				2020			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
PMP (en millions)	21 293	23 463	27 954	21 403	17 507	783	2 517	2 432
SMO (en millions)	26 016	27 910	32 457	26 431	23 511	2 243	5 949	6 000
Coefficient d'occupation (en %)	81,8	84,1	86,1	81,0	74,5	34,9	42,3	40,5
Lignes intérieures								
PMP (en millions)	4 251	5 097	6 298	4 682	3 604	376	1 413	1 043
SMO (en millions)	5 274	6 068	7 474	5 861	4 930	876	2 504	2 198
Coefficient d'occupation (en %)	80,6	84,0	84,3	79,9	73,1	43,0	56,4	47,4
Lignes transfrontalières								
PMP (en millions)	4 296	3 845	4 010	3 695	3 322	25	97	186
SMO (en millions)	5 341	4 686	4 764	4 700	4 741	106	250	404
Coefficient d'occupation (en %)	80,4	82,0	84,2	78,6	70,1	23,8	38,6	46,0
Lignes transatlantiques								
PMP (en millions)	4 943	7 496	10 580	6 265	4 369	214	694	707
SMO (en millions)	6 177	8 882	12 068	7 710	5 964	888	2 306	2 053
Coefficient d'occupation (en %)	80,0	84,4	87,7	81,3	73,3	24,1	30,1	34,4
Lignes transpacifiques								
PMP (en millions)	4 486	5 072	5 364	4 504	3 026	113	182	185
SMO (en millions)	5 367	5 971	6 217	5 456	3 957	290	658	778
Coefficient d'occupation (en %)	83,6	84,9	86,3	82,6	76,5	38,9	27,7	23,8
Autres lignes								
PMP (en millions)	3 317	1 953	1 702	2 257	3 186	55	131	311
SMO (en millions)	3 857	2 303	1 934	2 704	3 919	83	231	567
Coefficient d'occupation (en %)	86,0	84,8	88,0	83,5	81,3	66,3	56,8	54,9

10. PRINCIPALES INFORMATIONS ANNUELLES

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant Air Canada pour les exercices 2018 à 2020.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices		
	2020	2019 ¹⁾	2018
Produits d'exploitation	5 833 \$	19 131 \$	18 003 \$
Charges d'exploitation	9 609	17 481	16 507
Bénéfice (perte) d'exploitation	(3 776)	1 650	1 496
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(4 853)	1 775	228
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	206	(299)	(191)
Bénéfice net (perte nette)	(4 647) \$	1 476 \$	37 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	(16,47) \$	5,51 \$	0,14 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(16,47) \$	5,44 \$	0,13 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	7 501 \$	5 889 \$	4 707 \$
Total de l'actif	28 913 \$	27 759 \$	21 883 \$
Total du passif non courant	20 059 \$	15 584 \$	12 930 \$
Total du passif	27 198 \$	23 359 \$	18 606 \$

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

11. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Récapitulatif du profit (de la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2020	2019	2020	2019
Contrats à terme sur actions	6 \$	5 \$	(28) \$	23 \$
Dérivés incorporés aux billets convertibles	(220)	-	(214)	-
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(214) \$	5 \$	(242) \$	23 \$

Gestion du risque

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

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

Gestion du risque lié au prix du carburant

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

Il n'y a eu aucune activité de couverture de carburant en 2020 et la Société ne disposait d'aucun contrat dérivé lié au carburant non réglé aux 31 décembre 2020 et 2019.

Risque de change

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

Certaines ventes d’Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d’autres monnaies qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2020, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d’exploitation ont totalisé environ 1,0 G\$ US et les charges d’exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 3,0 G\$ US. Les sorties de trésorerie non liées aux activités d’exploitation en dollars américains, principalement liées aux paiements d’intérêt sur la dette libellée en dollars américains, et les sorties de fonds de financement nettes se sont élevées à environ 1,5 G\$ US. Pour 2020, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d’environ 3,5 G\$ US.

La couverture que vise Air Canada sur une période continue de 24 mois est de 70 % en vue de gérer l’exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite ci-dessus à l’aide des stratégies de gestion du risque énoncées ci-après :

- Air Canada détient des réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l’égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2020, les soldes de trésorerie ainsi que de placements à court et à long terme en dollars américains s’établissaient à 1 747 M\$ (1 371 M\$ US) (1 123 M\$ (862 M\$ US) au 31 décembre 2019). Une partie des réserves de trésorerie et de placements représentent une couverture économique contre la dette nette à long terme libellée en dollars américains alors que le reliquat est constitué de réserves de trésorerie et de placements aux fins d’exploitation imputées à l’exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur une période continue de 24 mois. En 2020 a été comptabilisée une perte de 69 M\$ (perte de 36 M\$ en 2019) au poste « Profit (perte) de change » pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes détenus de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains.
- L’immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d’échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d’échéance correspondante sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté aux paiements de matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2020 décrits plus amplement ci-après, environ 90 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2021 et environ 21 % sont couvertes pour 2022, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 63 % pour les 24 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d’exploitation conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d’atteindre une couverture de 68 %.

Au 31 décembre 2020, Air Canada avait en cours des contrats d’options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2021 et 2022, visant l’achat à l’échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 5 730 M\$ (4 499 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,3586 \$ pour 1,00 \$ US (6 599 M\$ (5 080 M\$ US) en 2019 échéant en 2020 et 2021, à un taux moyen pondéré de 1,2775 \$ pour 1,00 \$ US). Air Canada a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d’une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens, de ses yuans et de ses dollars australiens excédentaires (464 M€ EUR, 64 M£ GBP, 4 963 M¥ JPY, 415 M¥ CNH et 88 M\$ AUD) avec règlement en 2021 et 2022 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1414 € EUR, 1,3277 £ GBP, 0,0094 ¥ JPY, 0,1463 ¥ CNH et 0,6942 \$ AUD pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2019 : 335 M€ EUR, 202 M£ GBP, 46 655 M¥ JPY, 286 M¥ CNH et 209 M\$ AUD avec règlement en 2020 et en 2021 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1577 € EUR, 1,3238 £ GBP, 0,0096 ¥ JPY, 0,1469 ¥ CNH et 0,7092 \$ AUD pour 1,00 \$ US).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d’évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2020 était de 591 M\$ avec position favorable aux contreparties (114 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2019). Ces instruments dérivés n’ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2020, une perte de 583 M\$ a été constatée au poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 92 M\$ en 2019). En 2020, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 106 M\$ avec position favorable aux contreparties (173 M\$ avec position favorable à Air Canada en 2019).

Risque de taux d'intérêt

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

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

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable en cours vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital d'Air Canada et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais permet une certaine flexibilité en fonction des conditions qui prévalent sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2020 était de 74 % à taux fixe (83 % au 31 décembre 2019) pour 26 % à taux variable (17 % au 31 décembre 2019).

12. MÉTHODES COMPTABLES

Réforme des taux interbancaires offerts

En août 2020, l'IASB a publié des modifications des normes suivantes : IFRS 9 *Instruments financiers*, IAS 39 *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*, IFRS 7 *Instruments financiers : informations à fournir*, IFRS 4 *Contrats d'assurance* et IFRS 16 *Contrats de location*.

Les modifications portent sur les problèmes découlant de la mise en œuvre de la réforme des taux interbancaires qui prévoit le remplacement des taux interbancaires par d'autres taux de référence. Pour les instruments financiers au coût amorti, les modifications prévoient une mesure de simplification suivant laquelle si la réforme des taux interbancaires a pour conséquence un changement des flux de trésorerie contractuels et que ce changement est effectué sur une base économiquement équivalente, il est alors comptabilisé en mettant à jour le taux d'intérêt effectif sans comptabilisation immédiate d'un profit ou d'une perte. Les modifications prévoient aussi d'autres exclusions temporaires qui soustraient à l'application de certaines dispositions d'IAS 39 en matière de comptabilité de couverture les relations de couverture touchées par la réforme des taux interbancaires.

Les modifications s'appliquent pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2021, et leur application anticipée est permise. Air Canada adoptera la modification le 1^{er} janvier 2021 et a choisi d'appliquer la mesure de simplification. Elle évalue actuellement quelles pourraient être les modifications de la dette et des contrats de location qu'entraînerait un remplacement des taux interbancaires par d'autres taux avant que les taux interbancaires ne soient plus en vigueur. Au 31 décembre 2020, la dette et les contrats de location susceptibles d'être visés par la réforme des taux interbancaires totalisaient 1 718 M\$ US au taux interbancaire offert à Londres (« TIOL »). La Société a aussi des emprunts et des contrats de location d'appareils qui renvoient à des taux d'intérêt de référence dans des juridictions à taux multiples, notamment le taux offert en dollars canadiens (« CDOR »), soit 1 007 M\$, et le TIOL offert en yens, soit 5 M\$.

13. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

Points à considérer relativement à la perte de valeur des actifs non courants

La Société évalue au besoin s’il y a eu perte de valeur en comparant la valeur comptable de l’actif ou de l’unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable, qui correspond au montant le plus élevé entre sa juste valeur diminuée des coûts de sortie et sa valeur d’utilité. La juste valeur diminuée des coûts de sortie peut être calculée au moyen d’une analyse des flux de trésorerie actualisés, qui exige que la direction fasse un certain nombre d’hypothèses importantes liées aux intervenants du marché, notamment au sujet des projections de flux de trésorerie, des taux d’actualisation et des taux de croissance futurs.

Impôts sur le résultat

À compter du deuxième trimestre de 2020, les actifs nets d’impôts sur le résultat différés liés aux pertes fiscales non utilisées et d’autres différences temporaires déductibles n’ont pas été comptabilisés. La direction a évalué les indications positives et négatives disponibles afin d’estimer si un bénéfice imposable suffisant pourra être dégagé pour permettre l’utilisation des actifs d’impôts différés existants. En raison de la pandémie de COVID-19, il existe un grand nombre d’indications négatives liées aux pertes subies durant l’exercice en cours et le moment où la situation s’améliorera est incertain. Ces indications négatives l’emportant actuellement sur les indications positives historiques, les actifs nets d’impôts différés n’ont pas été comptabilisés. Des actifs d’impôts différés n’ont été comptabilisés que dans la mesure où l’on s’attend à ce que les différences temporaires imposables se résorbent et génèrent un bénéfice imposable auquel les actifs d’impôts différés pourront être appliqués. Les déductions d’impôt sur le résultat futures sous-jacentes aux actifs d’impôts différés non comptabilisés restent disponibles pour être utilisées à l’avenir afin de réduire le bénéfice imposable.

Programme de fidélité Aéroplan

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

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

Une modification des hypothèses relatives au nombre de points Aéroplan qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les produits des activités ordinaires de l’exercice au cours duquel la modification survient.

Au 31 décembre 2020, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s'établissait à 3 256 M\$. À titre d'exemple, une variation hypothétique de 1 % du nombre de points Aéroplan accumulés qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 33 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

Période d'amortissement pour les actifs non courants

Air Canada fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actuelle et future des actifs, des projets concernant son parc aérien et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant aviation et des autres coûts d'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires, pourraient donner lieu à des variations, éventuellement importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois l'an. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 14 M\$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas sensiblement changer.

Provisions liées à la maintenance

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

Avantages futurs du personnel

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

Hypothèses

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

Taux d'actualisation

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

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

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

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2020	2019	2020	2019
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer :				
Intérêt net sur l'obligation nette au titre des prestations pour l'exercice clos le 31 décembre	3,13 %	3,81 %	3,13 %	3,81 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	3,20 %	3,93 %	3,20 %	3,93 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,59 %	3,13 %	2,59 %	3,13 %
Taux d'augmentation future de la rémunération utilisé pour déterminer :				
Coût des prestations constituées pour l'exercice clos le 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet

Analyse de sensibilité

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

L'analyse de sensibilité des charges de retraite et des frais financiers nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite pour 2020, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation, est présentée ci-dessous. L'incidence de la modification d'une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l'obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l'incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

(en millions de dollars canadiens)	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	Augmentation
Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation		
Charge de retraite	21 \$	(20) \$
Coût financier net du passif au titre des prestations de retraite	-	5
Total	21 \$	(15) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées	851 \$	(822) \$

L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées à la suite d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation vise le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et ne tient pas compte d'éventuelles variations des actifs du régime. Au 31 décembre 2020, une tranche approximative de 75 % des passifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada était assortie de produits de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation).

Une augmentation de un an dans l'hypothèse relative à l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 558 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie complémentaire. Pour 2020, un taux d'augmentation annuel de 5 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse (taux de 5,25 % retenu pour hypothèse en 2019). On prévoit que le taux devrait diminuer graduellement pour s'établir à 4,5 % d'ici 2023 (hypothèse d'une baisse prévisionnelle à 5 % d'ici 2020 retenue en 2019). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 6 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 81 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 5 M\$ le total du coût des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 80 M\$ l'obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation lié aux autres avantages futurs du personnel aurait fait monter de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 65 M\$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage aurait fait baisser de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 61 M\$ l'obligation correspondante.

14. ACCORDS HORS BILAN

Garanties

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

De concert avec d'autres sociétés aériennes, Air Canada est partie à des accords d'avitaillement et de dégivrage avec neuf sociétés d'avitaillement et avec trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par la Société selon IFRS 10 *États financiers consolidés* est d'environ 1 047 M\$ au 31 décembre 2020 (643 M\$ au 31 décembre 2019), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ces entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces accords varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

Conventions d'indemnisation

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

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

15. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 décembre 2020, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

16. GESTION DU RISQUE DE L'ENTREPRISE ET GOUVERNANCE

Aperçu

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

Répercussions de la pandémie de COVID-19

Tout en faisant face aux enjeux découlant de la pandémie de COVID-19 et aux importantes répercussions de celle-ci sur ses activités en 2020, Air Canada a continué de veiller à l'intégrité et à la résilience de ses principaux processus de gouvernance, de supervision et de gestion des risques comme il est décrit ci-après. Les processus ont été ajustés au besoin afin de tenir compte de l'évolution des activités et milieux de travail d'Air Canada afin de s'assurer que se poursuive la gestion compétente des risques importants.

Supervision du Conseil d'administration

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

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

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

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

Cadre et structure de la gestion des risques

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

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

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

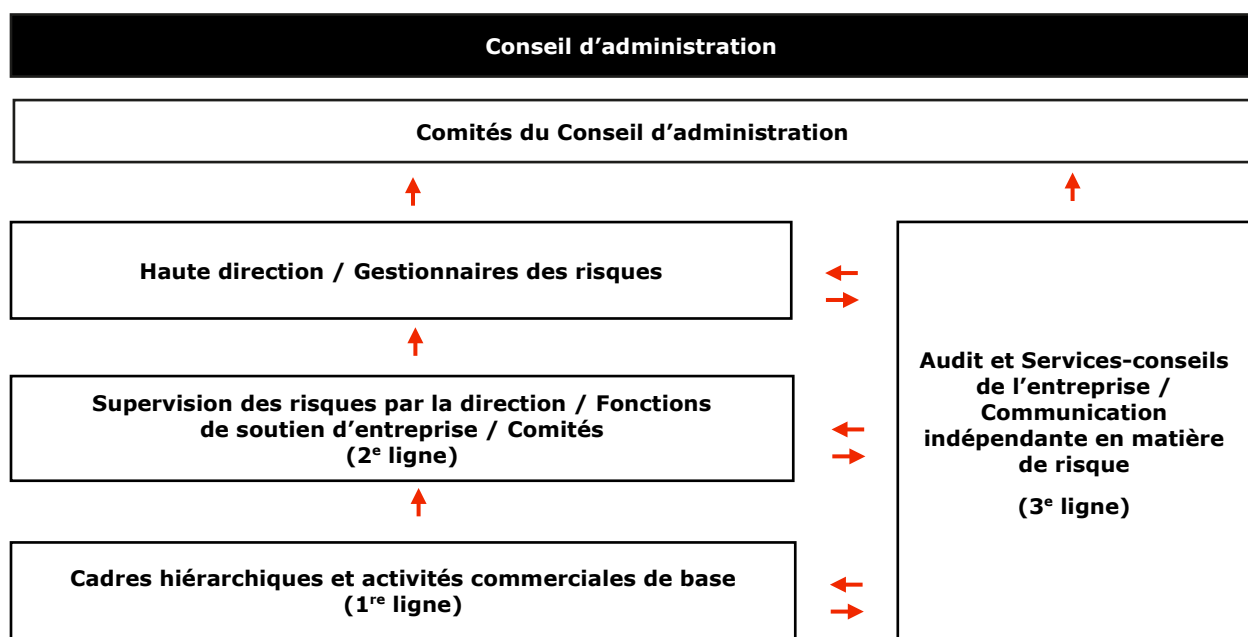
La structure de gestion des risques d’Air Canada s’inspire de l’approche dite des « trois lignes de défense ».

Première ligne – Les unités administratives sont tenues d’intégrer de façon quotidienne la gestion des risques à leurs activités commerciales et opérationnelles fondamentales.

Deuxième ligne – Les unités de soutien établissent des politiques, donnent des conseils spécialisés et surveillent les risques (p. ex., Sécurité, Sûreté, Services juridiques et Conformité, Finance, Trésorerie et Fiscalité, Sélection des fournisseurs et Approvisionnement, Affaires gouvernementales, Ressources humaines, Environnement, Exploitation TI et Sécurité TI).

Troisième ligne – L’Audit et Services-conseils de l’entreprise fait rapport, de façon indépendante et objective, sur la gouvernance d’Air Canada, ainsi que sur ses pratiques et contrôles en matière de gestion des risques.

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



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

17. FACTEURS DE RISQUE

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

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

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. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La demande s'est contractée considérablement et il demeure très difficile de déterminer quand pourrait s'amorcer la reprise. Étant donné l'évolution des restrictions et avertissements du gouvernement au Canada et de par le monde, notamment la sévérité des restrictions au Canada, outre les préoccupations au sujet des déplacements liées à la pandémie de COVID-19 ainsi que les inquiétudes et les attentes des passagers concernant certaines précautions comme la distanciation physique, la demande reste fortement comprimée. Qui plus est, la pandémie de COVID-19 a de sérieuses répercussions économiques, notamment sur les dépenses des entreprises et des ménages, facteur qui pourrait en retour affecter gravement la demande à l'égard du transport aérien. 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 (notamment les variants), la disponibilité et l'efficacité de tests de dépistage rapides, de vaccins et de traitements contre le virus, les mesures prises par les gouvernements, les restrictions et avertissements en matière de déplacements 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.

Air Canada a instauré et mis en œuvre un certain nombre de mesures de sécurité en raison de la pandémie de COVID-19, notamment le programme Air Canada SoinPropre+. Elle s'est de plus adressée publiquement aux gouvernements et autres autorités en vue que soit reconnue l'efficacité de ces mesures de sécurité et que soit permis un allègement mesuré et responsable des restrictions de déplacements. Air Canada demeurera défavorablement affectée si ces restrictions et avertissements en matière de déplacements restent en vigueur indéfiniment. Air Canada, sa marque et sa réputation pourraient également se ressentir défavorablement de la perception que les mesures de sécurité instaurées ne suffisent pas à atténuer le risque de transmission de la COVID-19 ou à alléger les restrictions et avertissements en matière de déplacements des gouvernements, outre la perception que les mesures que prend Air Canada pour atténuer le risque de transmission de la COVID-19 au cours d'un déplacement ou pour favoriser ou promouvoir le voyage visent à inciter les gens à voyager et vont à l'encontre des objectifs de santé publique.

Les activités d'Air Canada pourraient en outre subir une incidence encore plus défavorable si ses employés (ou les employés de tiers comme ceux des aéroports ou de fournisseurs) sont entièrement ou partiellement incapables d'accomplir leur travail, notamment en raison de l'obligation de se mettre en quarantaine ou en cas de maladie par suite d'une exposition à la COVID-19, ou s'ils sont assujettis à des restrictions gouvernementales ou autres.

Air Canada offre aux clients ayant acheté un billet et qui sont touchés par les annulations liées à la COVID-19 l'option de convertir leur billet en bon de voyage d'Air Canada sans date d'expiration et entièrement transférable. Les clients peuvent également convertir la valeur résiduelle de leur billet en points Aéroplan et recevoir des points Aéroplan supplémentaires. Air Canada rembourse les billets à tarif remboursable conformément aux modalités les régissant. Selon les lois en vigueur dans les territoires visés par certains vols, Air Canada peut être tenue de rembourser des billets à tarif non remboursable. Le non-remboursement de billets non remboursables expose Air Canada à des litiges, ainsi qu'à des mesures d'application par les autorités de réglementation dans certains territoires, en plus de risquer de nuire à sa marque et à sa réputation. Des recours collectifs en vue de réclamer le remboursement de billets non remboursables ou de forfaits de voyage ont été intentés contre Air Canada et d'autres transporteurs au Canada et aux États-Unis, et d'autres recours collectifs ou procédures pourraient être entamés dans ces territoires de compétence ou ailleurs. En ce qui concerne les pays où les obligations de remboursement sont ou seront rehaussées, maintenues ou appliquées, les remboursements connexes pourraient avoir des répercussions défavorables sur la liquidité d'Air Canada, et l'incidence de l'ensemble de ces risques pourrait être considérable.

La COVID-19 a de plus considérablement perturbé les plans d'exploitation stratégiques d'Air Canada à court terme, et la mise en œuvre de ces plans comporte des risques pour les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de la Société à long terme. Au cours des dernières années, Air Canada a élaboré plusieurs plans d'exploitation stratégiques, dont plusieurs initiatives de génération de revenus et des plans visant à optimiser les revenus de la Société, tels que des plans d'augmentation de la capacité, notamment l'expansion internationale, des initiatives et des plans visant à optimiser et à maîtriser les coûts de la Société et des possibilités d'améliorer la segmentation et l'expérience client à tous les points du transport aérien. Lors de l'élaboration de ses plans d'exploitation stratégiques, Air Canada formule certaines hypothèses, notamment sur la demande, la concurrence, la concentration du marché, la disponibilité des avions et l'économie mondiale. La conjoncture réelle, notamment économique et du marché, a différé et peut continuer de différer des hypothèses de la Société. En 2020, la demande a été fortement comprimée par la COVID-19, qui a sensiblement perturbé la mise en œuvre en temps voulu des plans d'exploitation stratégiques de la Société, y compris les plans visant à augmenter la capacité en 2020, tendance qui devrait se poursuivre en 2021. Si la Société ne parvient pas à élaborer, à mettre en œuvre ou à ajuster ses plans d'exploitation stratégiques à long terme, ou si la conjoncture réelle ou les résultats effectifs continuent de varier nettement par rapport aux hypothèses sur lesquelles ces plans reposent, les activités, le résultat d'exploitation et la situation financière de la Société pourraient être touchés de manière défavorable et importante.

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

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

Le résultat d'exploitation d'Air Canada, à l'instar de celui d'autres sociétés aériennes, est très sensible à la conjoncture et au contexte géopolitique, facteurs qui peuvent influencer sur la demande à l'égard du transport aérien de manière générale ou sur certaines destinations en particulier, et avoir une incidence sur les charges d'exploitation, les produits d'exploitation, les coûts et la disponibilité du carburant, les coûts liés au change, les coûts fiscaux, outre les coûts et la disponibilité des capitaux et fournitures. Des conditions économiques ou géopolitiques ayant un effet prolongé ou marqué, comme la pandémie de COVID-19 ou un repli économique au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde, seraient susceptibles de nuire gravement à Air Canada ainsi qu'à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière, tout comme d'ailleurs des modifications aux liens politiques, commerciaux ou économiques entre territoires où Air Canada exerce des activités, le déclenchement réel ou appréhendé d'hostilités dans des régions que dessert ou survole Air Canada, ou dans des régions avoisinantes.

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

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

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

Les tarifs aériens et la demande à l'égard du transport aérien d'Air Canada, à l'instar de ceux d'autres sociétés aériennes, ont beaucoup fluctué par le passé et peuvent fluctuer encore beaucoup à l'avenir, notamment en raison de la pandémie de COVID-19. Air Canada n'est pas en mesure de prévoir avec certitude les conditions du marché ou les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes et perceptions de la clientèle peuvent évoluer rapidement en raison de nombreux facteurs et la demande de billets à bas prix ou de modes de transport de rechange peut affecter les revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire. La demande à l'égard des voyages en classes affaires et haut de gamme est également tributaire de la situation économique. Un repli économique, un climat d'instabilité géopolitique, la sécurité, la santé ainsi que l'intensification des inquiétudes que suscite l'incidence du transport aérien sur l'environnement et la tendance en faveur de modes de transport ayant une empreinte écologique moindre permettant aux clients de réduire ou de modifier leurs déplacements pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande à l'égard du transport aérien et de nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Levier financier – Le levier financier d'Air Canada est considérable, et rien ne garantit que la Société sera en mesure de régler ses dettes et d'honorer ses obligations locatives et autres

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

Bien que, avant l'éclosion de la pandémie de COVID-19, Air Canada se soit attachée à réduire son niveau d'endettement et à améliorer ses ratios de levier financier, son niveau d'endettement actuel ou futur pourrait avoir de lourdes répercussions. La capacité d'Air Canada de s'acquitter de ses obligations de paiement prévues sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement futur de ses activités et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. Air Canada contracte une partie importante de son endettement en monnaies étrangères, principalement en dollars américains. Par conséquent, les remboursements futurs au titre du service de la dette sont assujettis au risque de change. Rien ne garantit qu'Air Canada sera toujours à même de tirer de ses activités suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette, de ses obligations découlant de contrats de location et autres. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordre économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d'Air Canada.

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

Les risques décrits dans le présent rapport de gestion pourraient se répercuter sur les niveaux de liquidité d’Air Canada, entre autres les risques liés aux contrechocs de la pandémie de COVID-19, à la conjoncture géopolitique, aux conditions économiques et à la santé publique, aux taux de change, à la concurrence accrue, à la volatilité des prix du carburant, aux différends de travail et aux clauses restrictives de contrats (qui imposent à Air Canada des réserves de liquidités minimales, exigence qui pourrait l’obliger à fournir des dépôts de garantie à des contreparties). Pour gérer ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d’Air Canada, d’importantes liquidités ainsi que des charges d’exploitation et des dépenses d’investissement courantes considérables sont nécessaires.

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

Le niveau d’endettement important d’Air Canada, du fait notamment des opérations de financement supplémentaires réalisées et envisagées en réponse aux répercussions de la pandémie de COVID-19, sans compter la conjoncture de marché, et la disponibilité d’actifs à donner en garantie au titre d’emprunts ou d’autres dettes, laquelle disponibilité peut être restreinte du fait des initiatives de la Société pour débloquer des sommes considérables en financement supplémentaire, outre l’incidence de la pandémie de COVID-19 sur l’économie mondiale en général et l’industrie du transport aérien en particulier, peuvent rendre difficile la mobilisation des capitaux additionnels en vue de combler les besoins de liquidités de la Société, ou de les combler selon des conditions acceptables.

Bien que le niveau de liquidité actuel d’Air Canada excède la trésorerie minimale dont elle a besoin pour exercer ses activités commerciales courantes, rien ne garantit que la Société continuera de disposer de liquidités suffisantes, provenant soit de ses activités d’exploitation, soit de la mobilisation de capitaux selon des modalités acceptables, en vue de financer les charges d’exploitation et les dépenses d’investissement requises pour gérer tout enjeu et poursuivre la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

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

Concurrence – Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense, fait face à une concurrence croissante en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde et livre concurrence à des transporteurs bénéficiant d’une aide gouvernementale notable

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

Certains transporteurs rivaux d’Air Canada ont bénéficié de subventions gouvernementales au secteur du transport aérien en raison de la pandémie de COVID-19, aide qui pourrait stimuler leur capacité de livrer concurrence, notamment aux sociétés aériennes canadiennes n’ayant pas reçu une telle aide gouvernementale. Certains transporteurs rivaux d’Air Canada, dont des sociétés américaines et canadiennes, pourraient remanier en profondeur leur organisation (notamment par voie de fusion avec un autre transporteur ou une autre entité ou d’acquisition par ceux-ci, ce que certains ont déjà fait) de manière à mobiliser davantage de capitaux, à réduire leur endettement, à abaisser leurs charges d’exploitation ou à créer d’autres atouts concurrentiels, ce qui les avantagerait donc par rapport à Air Canada. La concentration au sein du secteur du transport aérien et le fait que de plus en plus de transporteurs concluent des accords de partenariat commercial intégrés pourraient également favoriser la capacité concurrentielle de certains transporteurs.

La prédominance des sites de voyages en ligne et d’autres filières de distribution de produits de voyage a donné lieu à une augmentation substantielle des nouveaux itinéraires et des tarifs réduits et promotionnels proposés par les concurrents d’Air Canada. Ceux-ci continuent de mettre en œuvre des mesures incitatives et promotionnelles et, dans de nombreux cas, ils augmentent leurs dépenses à ce titre. La capacité d’Air Canada de réduire ses tarifs afin de livrer concurrence efficacement repose sur son aptitude à dégager des marges d’exploitation acceptables et peut se trouver entravée par des lois en vigueur ou des politiques d’intérêt public visant à encourager la concurrence.

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

Aide financière gouvernementale – Rien ne garantit qu’Air Canada pourra bénéficier d’une aide financière gouvernementale

Contrairement aux gouvernements de nombreux autres pays, comme les États-Unis et beaucoup de pays européens, le gouvernement canadien n’a pas fourni d’aide financière ou d’autre type d’aide en particulier aux transporteurs aériens canadiens en réponse à la pandémie de COVID-19. Au cours du deuxième trimestre de 2020, le gouvernement canadien a annoncé un programme appelé « Crédit d’urgence pour les grands employeurs » (« CUGE »), offert aux « grands employeurs canadiens ». Du fait de ses modalités, en date des présentes, Air Canada n’a pas demandé, et n’a pas l’intention de demander, d’aide financière au titre du CUGE, mais elle pourrait demander une aide financière dans le cadre d’autres programmes évoqués ci-après ou qui pourraient être offerts à l’avenir.

Au quatrième trimestre de 2020, le gouvernement canadien a annoncé qu’il « met sur pied un train de mesures d’aide destinées aux transporteurs aériens, aux aéroports et au secteur aérospatial canadiens » et indiqué que toute aide à cet égard sera fournie : i) avec des conditions en vue de protéger les Canadiens et l’intérêt public; ii) à condition que les transporteurs aériens remboursent les billets des vols retardés ou annulés en raison de la pandémie de COVID-19; iii) à condition que les Canadiens et les collectivités régionales conservent des liaisons aériennes au Canada.

Air Canada ne peut pas déterminer avec certitude si les conditions susmentionnées ou d’autres conditions correspondront à sa situation en vue de recevoir une aide financière du gouvernement ou de participer à tout autre programme d’aide gouvernemental. Une telle aide financière et, par conséquent, les conditions imposées aux activités et à la réception de l’aide financière pourraient limiter considérablement les activités commerciales d’Air Canada, et les modalités de cette aide financière pourraient avoir une incidence défavorable sur son entreprise et ses activités. Tout financement obtenu aux termes d’un programme d’aide gouvernemental ou d’un autre programme pourrait obliger Air Canada, selon le cas : i) à rembourser les billets des vols retardés ou annulés en raison de la pandémie de COVID-19; ii) à offrir et/ou à maintenir des liaisons aériennes pour les collectivités régionales au Canada; iii) à chercher à faire des modifications ou des renonciations au titre d’accords régissant la dette actuelle ou future d’Air Canada; iv) à émettre des bons de souscription visant l’achat de titres de capitaux propres (ou à payer une contrepartie en trésorerie équivalente à la valeur des bons de souscription); v) à restreindre ou par ailleurs à limiter sa capacité à déclarer des dividendes; vi) à être assujettie à d’autres limites, engagements ou restrictions à l’égard de ses activités ou de son exploitation. Compte tenu de ce qui précède, rien ne garantit qu’une aide financière du gouvernement sera offerte à Air Canada, ou qu’elle le sera à des conditions qu’Air Canada juge acceptables.

Comme il est indiqué à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoûts de la COVID-19 et de reprise*, dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour accroître ses niveaux de liquidité, Air Canada envisage d'autres accords de financement, qui peuvent prendre la forme de conventions de crédit ou de titres de créance, garantis ou non, ou d'une émission d'actions supplémentaires ou d'instruments liés à des capitaux propres. Si Air Canada décide de demander du financement dans le cadre d'un programme d'aide financière gouvernemental, mais n'est pas en mesure de l'obtenir, ou si ce financement ou une autre forme d'aide ne sont pas offerts à des conditions qu'elle juge acceptables, le financement qu'Air Canada devrait solliciter à d'autres parties augmenterait en conséquence. Toutefois, aucune garantie ne peut être donnée qu'un tel financement de remplacement sera disponible ou qu'il le sera à des conditions acceptables. Pour un complément d'information, se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoûts de la COVID-19 et de reprise*.

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

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

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

Air Canada dépend largement des technologies pour exercer ses activités, notamment pour accroître son chiffre d'affaires et réduire ses coûts. Ces systèmes comprennent ceux relatifs aux sites Web d'Air Canada, aux services aux passagers, aux réservations, aux services clientèle dans les aéroports, aux opérations aériennes, aux communications et au programme de fidélité. Les sites Web d'Air Canada et ses autres systèmes technologiques doivent pouvoir traiter de manière efficace et sécuritaire un volume élevé de trafic, transmettre avec précision les renseignements et traiter des données critiques pour ses activités. Air Canada est également tributaire de la performance de ses nombreux fournisseurs, laquelle est elle-même dépendante des technologies de ceux-ci.

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

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

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

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

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

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

Les éclosions ou menaces d'éclosions de virus ou d'autres maladies infectieuses, notamment une épidémie ou une pandémie comme la COVID-19, la grippe, le SRAS, les virus Ebola et Zika, ainsi que les avertissements en matière de voyage ou autres à l'échelle canadienne ou internationale visant des villes ou régions du Canada ou d'autres pays pourraient nuire considérablement à la demande et avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière. Se reporter au facteur de risque lié à la pandémie de COVID-19 ci-dessus et à d'autres passages du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les risques liés à la pandémie de COVID-19.

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

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

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

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité de se procurer, à des conditions et des prix convenables, en temps opportun ou selon les échéanciers prévus, les biens et services, en quantités suffisantes et de qualité souhaitable, qui sont nécessaires à son exploitation ou à ses activités, comme du carburant, des avions et des pièces de rechange, des services aéroportuaires, des services de maintenance avions ainsi que des systèmes et services de technologies de l'information, outre sa capacité de composer avec les répercussions de la pandémie de COVID-19. Dans certains cas, Air Canada ne peut obtenir ces biens ou services qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs (ou de fournisseurs exclusifs). Or, le passage à de nouveaux fournisseurs ou à des fournisseurs de rechange, du fait que ceux-ci augmentent leurs tarifs ou ne respectent pas leurs obligations, peut se révéler impossible ou prendre beaucoup de temps ou encore nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'omission, le refus, le retard ou l'incapacité d'un fournisseur de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, notamment la pandémie de COVID-19, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en biens ou services, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services de qualité souhaitable à des conditions ou prix convenables ou dans des délais acceptables pour Air Canada, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

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

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

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

Le secteur de l'aviation commerciale est assujéti à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif, notamment en ce qui concerne les impôts et taxes, les redevances et activités aéroportuaires, les droits de route, la sûreté, les droits des passagers et consommateurs, l'accessibilité du transport, les règlements visant les équipages et autres règlements en matière de travail, la protection des renseignements personnels, la sécurité des données, la publicité, les licences, la concurrence, les régimes de retraite, l'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone), le contrôle des changes et, dans une certaine mesure, la tarification.

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

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

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

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

Le mécanisme mondial basé sur le marché, appelé régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (« CORSIA »), que l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'« OACI ») a adopté en 2016, vise les émissions des vols internationaux applicables. Le régime CORSIA est appliqué par phases, les deux premières (s'échelonnant de 2021 à 2023 et de 2024 à 2026, respectivement) étant volontaires, la troisième phase (qui s'étend de 2027 à 2035) étant obligatoire. Le Canada a adopté volontairement la première phase. En fonction du régime CORSIA, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont continué d'exempter du système d'échange de droits d'émissions de l'Union européenne (l'« UE ») les vols reliant l'Europe et les pays tiers. En 2016, le gouvernement fédéral canadien a proposé un modèle pancanadien pour la tarification du carbone devant être adopté dans toutes les administrations d'ici 2018, la tarification devant se baser sur les émissions de gaz à effet de serre provenant de toutes les sources de carburant fossile, notamment le

carburant aviation et les autres carburants qu'utilise Air Canada relativement aux opérations au sol ou à l'équipement fixe de combustion. Les provinces canadiennes peuvent mettre sur pied, soit un système explicite fondé sur les tarifs, comme une taxe sur le carbone ou un système basé sur les prélèvements, soit un système de plafonnement et d'échange. Certaines provinces, notamment la Colombie-Britannique et le Québec, ont instauré un système de tarification du carbone, d'autres appliquent le système du filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone. Air Canada et les transporteurs régionaux exploitant des vols pour le compte d'Air Canada sont assujettis à une tarification sur le carbone visant les vols exploités entre provinces.

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

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

En décembre 2020, le ministre des Transports du Canada a demandé à l'Office des transports du Canada d'élaborer un nouveau règlement relatif au remboursement des billets, en indiquant que celui-ci s'appliquerait « aux futurs vols annulés pour des raisons indépendantes de la volonté d'un transporteur aérien, comme une pandémie, et lorsqu'il n'est pas possible pour le transporteur d'effectuer l'itinéraire prévu du passager dans un délai raisonnable ». L'Office des transports du Canada a annoncé le lancement d'une consultation portant sur ce nouveau règlement, en précisant son intention de publier un règlement définitif d'ici l'été 2021. Air Canada ne peut prédire si ce nouveau règlement sera mis en œuvre, ni de quelle façon, pas plus que l'incidence qu'il aura sur la Société.

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

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

Après l'acquisition d'Aéroplan inc. (anciennement Aimia Canada Inc.), propriétaire et exploitant du programme de fidélité Aéroplan, en janvier 2019, Air Canada a mis en œuvre en novembre 2020 un programme de fidélité Aéroplan transformé. Air Canada offre à ses clients membres Aéroplan la possibilité d'accumuler des points Aéroplan, ce qui, de l'avis de la direction, est un facteur important dans la décision de nombreux clients de choisir Air Canada comme transporteur aérien, et contribue à les fidéliser. La réussite du programme Aéroplan est tributaire de la capacité d'attirer de nouveaux

participants et de fidéliser les participants actuels ainsi que du maintien d'un nombre suffisant de partenaires d'accumulation et d'échange de points. Des hausses des taux d'échange des points Aéroplan accumulés, tout défaut de bien exploiter le programme Aéroplan ou une interruption ou perturbation imprévue des services du programme Aéroplan pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

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

À l'instar d'autres sociétés aériennes, Air Canada est assujettie aux risques liés au changement climatique, notamment à l'égard d'autres facteurs décrits dans le présent rapport de gestion. Le secteur du transport aérien est une source de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre et il est assujéti à un cadre législatif et réglementaire exhaustif en la matière, notamment celui décrit dans le présent rapport de gestion. Le changement climatique peut accroître la fréquence et l'intensité des intempéries graves au sol et dans les airs (notamment des épisodes de turbulence), lesquelles peuvent influencer sur de nombreux volets de l'exploitation aérienne et accroître les coûts d'exploitation. Les phénomènes météorologiques violents à des aéroports ou destinations desservis par Air Canada peuvent influencer sur la viabilité ou le coût d'exploiter des vols pour ces destinations. Les préoccupations concernant le changement climatique et l'effet des émissions de carbone provenant du transport aérien pourraient alourdir le fardeau réglementaire, augmenter les taxes et droits sur le carburant, comprimer la demande à l'égard du transport aérien et nuire à la perception qu'a le public d'Air Canada et de sa marque. Le changement climatique ainsi que le défaut de s'adapter et de réagir à l'évolution du cadre réglementaire connexe ou de l'opinion publique, le défaut de mettre en œuvre des technologies réduisant efficacement les répercussions sur le climat ou l'environnement, d'améliorer la durabilité des activités d'exploitation ou par ailleurs de faire face aux enjeux liés au changement climatique en temps opportun seraient susceptibles de porter un grave préjudice à Air Canada, à sa marque, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

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

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

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

Air Canada entend donner plus d'envergure à son réseau au moyen de contrats d'achat de capacité avec certaines sociétés aériennes et des transporteurs régionaux, comme Jazz et Sky Regional, qui exploitent des vols pour le compte d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rémunère Jazz selon un barème fixe pour certains éléments et en fonction des coûts que Jazz engage pour certains autres. Air Canada rembourse également à Jazz certains coûts refacturés que cette dernière prend en charge, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires ou elle prend les dispositions nécessaires pour fournir les produits ou services connexes à Jazz. En outre, le CAC de Jazz stipule la taille minimale du parc aérien que doit maintenir Jazz et prévoit une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à recourir à Jazz pour le temps de vol indiqué. L'augmentation importante des coûts que Jazz engage, l'inexécution des obligations contractuelles de Jazz aux termes du CAC de Jazz, certains facteurs pouvant réduire l'utilisation du parc aérien de Jazz, comme un ralentissement économique ou des perturbations des marchés, ou encore l'interruption ou la cessation imprévues des services de Jazz, ou d'autres circonstances semblables liées à d'autres sociétés aériennes procurant de la capacité à Air Canada, pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

La baisse marquée de la demande de services de transport aérien qu'a provoquée la pandémie de COVID-19 a également eu une incidence défavorable considérable sur la demande de services de transporteurs régionaux. Par conséquent, Air Canada sollicite beaucoup moins son réseau régional, et cette situation devrait se poursuivre dans un avenir prévisible. Air Canada s'attend à ce que la perturbation des services causée par la pandémie de COVID-19 continue à avoir une incidence défavorable sur ses transporteurs régionaux. L'incapacité, en raison de la pandémie de COVID-19 ou d'une autre perturbation profonde du réseau régional d'Air Canada, d'un ou de plusieurs transporteurs régionaux avec qui la Société entretient des relations de s'acquitter de leurs obligations sur une longue période pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada.

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

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

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

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

Rien ne garantit que les conventions collectives pourront être de nouveau renouvelées sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura par ailleurs aucun conflit de travail ou action syndicale qui occasionnerait une détérioration, interruption ou perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière de mettre en œuvre ses plans d'entreprise ou d'exercer ses activités, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. En ce qui concerne les syndicats représentant des salariés en poste au Canada, des grèves et lock-out peuvent légalement être déclenchés après l'expiration de ces conventions et les négociations portant sur leur renouvellement quand certaines conditions préalables prescrites par le *Code canadien du travail* ont été satisfaites.

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

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

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

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

Certains des accords financiers et autres contrats importants auxquels Air Canada est partie sont assortis, et pourraient être assortis à l’avenir, de clauses restrictives (portant notamment sur les évaluations d’actifs, le seuil de liquidité, le ratio de couverture des charges fixes) qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité de structurer ou d’exercer ses activités à sa guise, notamment parce qu’elles réduisent sa trésorerie, ou l’empêchent de contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, de verser des dividendes, d’engager des dépenses d’investissement, et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d’entreprises ou à un changement de contrôle. Les autres accords de financement ou contrats importants qu’elle pourrait souscrire à l’avenir risquent d’être assortis de clauses qui la limiteraient, de façon analogue ou encore plus stricte, dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa capacité d’exercer ses activités et à sa rentabilité.

En outre, en raison des récentes activités de financement d’Air Canada en réponse à la pandémie de COVID-19, notamment celles décrites dans le présent rapport de gestion, le nombre de financements auxquels ces engagements et dispositions s’appliquent a augmenté, facteur qui assujettit la Société à un risque plus important de défaut croisé et d’accélération croisée en cas de manquement. En outre, des engagements et dispositions supplémentaires pourraient lier Air Canada alors qu’elle continue à rechercher des liquidités supplémentaires.

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

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

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

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

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

Appareils 737 MAX de Boeing – L’interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing dans certains territoires et la perception négative des passagers à cet égard pourrait avoir d’importantes répercussions défavorables sur Air Canada, ses activités, son résultat d’exploitation et sa situation financière, à l’instar de l’éventuelle immobilisation au sol d’autres modèles d’avions

En mars 2019, l’Agence de l’Union européenne pour la sécurité aérienne (« AESA »), Transports Canada et la Federal Aviation Administration (« FAA ») ont fermé leur espace aérien respectif à l’exploitation des appareils 737 MAX de Boeing, et la société Boeing a annoncé qu’elle suspendait la livraison de ces appareils à ses clients du secteur du transport aérien. Le 18 novembre 2020, la FAA a annulé son ordonnance d’interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing et a autorisé leur remise en service dans l’espace aérien des États-Unis à condition que soient respectées certaines conditions, notamment le respect d’une nouvelle consigne de navigabilité et des exigences en matière de formation des pilotes. En janvier 2021, Transports Canada a rendu publique une consigne de navigabilité aux termes de laquelle sont énoncées les modifications à apporter à l’appareil avant sa remise en service dans l’espace aérien canadien, en plus de prendre un arrêté d’urgence visant les exigences quant à la formation supplémentaire des membres d’équipage. Avec prise d’effet le 20 janvier 2021, Transports Canada a autorisé la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing au Canada, sous réserve du respect de la consigne de navigabilité et de l’arrêté d’urgence. L’AESA n’a pas encore autorisé la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing dans l’espace aérien européen. La prolongation de l’interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing dans l’espace aérien de certains territoires pourrait avoir un effet défavorable sur les activités et les projets d’avenir visant le réseau, en plus de comprimer le chiffre d’affaires et d’accroître les coûts, en fonction d’un certain nombre de facteurs, notamment la durée d’indisponibilité des appareils dans ces territoires ainsi que le contexte de remise en service de ces appareils. De plus, la perception des passagers quant à la sûreté des appareils 737 MAX de Boeing pourrait influencer sur la capacité d’Air Canada de remettre ces derniers en service avec succès.

Des facteurs analogues en rapport avec d’autres modèles d’avions, ainsi que des problèmes ou interdictions de vol visant d’autres modèles d’avions qu’exploite éventuellement Air Canada pourraient nuire gravement à la Société, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

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

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens, des régimes complémentaires de retraite et des régimes de retraite pour les employés à l’étranger. Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l’évaluation périodique de la situation de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l’exploitation (en supposant l’existence indéfinie du régime) et de la solvabilité (en supposant la résiliation immédiate du régime). En outre, tout régime agréé canadien doit faire l’objet de cotisations au titre des services rendus au cours de l’exercice considéré à moins que ces cotisations ne puissent être prélevées (sous réserve des modalités du régime et de la législation en vigueur) d’un excédent de solvabilité suffisant. Les obligations d’Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation prévues) peuvent varier considérablement en fonction de divers facteurs, notamment les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite, l’évolution de la réglementation, les données démographiques du régime, les modifications apportées aux dispositions du régime, les modifications apportées aux stratégies de placement des actifs des régimes, les hypothèses et les méthodes utilisées et l’évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l’actif des régimes et les variations des taux d’intérêt) et d’autres facteurs. La détérioration des conditions économiques ou un fléchissement sensible du chiffre d’affaires d’Air Canada pourraient faire en sorte que les obligations de celle-ci au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite portent un grand préjudice à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière. Se reporter à la rubrique 8.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

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

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

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

Le secteur de l’assurance en général, notamment le secteur des assurances aviation, subit de plus en plus de pertes et voit sa rentabilité s’amenuiser depuis quelques années, facteur qui comprime la capacité et accroît les primes. Cette situation pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d’Air Canada que sur sa propre assurabilité à l’avenir, notamment en ce qui concerne la couverture souhaitée ou les modalités qu’elle juge acceptables. Dans l’éventualité où les assureurs actuels d’Air Canada ne pourraient ou ne voudraient lui fournir la couverture nécessaire, les frais d’assurance d’Air Canada pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l’obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur Air Canada, ses activités, son résultat d’exploitation et sa situation financière.

18. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

La Société s’est dotée des contrôles et procédures de communication de l’information visant à fournir une assurance raisonnable que toute l’information pertinente est dûment présentée à son président et chef de la direction (le « chef de la direction »), à son chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») et à son Comité d’information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l’information à rendre publique.

Le contrôle interne à l’égard de l’information financière a été établi par la direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l’information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR.

La Société déposera des attestations, signées par son chef de la direction et son chef des Affaires financières, auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (« ACVM »), au moment du dépôt de la notice annuelle de la Société. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent, en application du *Règlement 52-109*, l’adéquation de l’information financière communiquée, de la conception et de l’efficacité des contrôles et procédures de communication de l’information financière de la Société, et de la conception et de l’efficacité des contrôles internes à l’égard de l’information financière. Le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent également l’adéquation de l’information financière publiée dans les documents intermédiaires déposés auprès des autorités de réglementation des valeurs mobilières. Dans ces documents intermédiaires, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent en outre la conception des contrôles et procédures de communication de l’information financière et des contrôles internes à l’égard de l’information financière de la Société.

Le Comité d’audit, des finances et du risque de la Société a examiné le présent rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés audités, et le Conseil d’administration de la Société a approuvé ces documents aux fins de publication.

Rapport de la direction à l'égard des contrôles et procédures de communication de l'information

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et de concert avec eux, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication de la Société (aux termes du *Règlement 52-109*) et a conclu que, au 31 décembre 2020, ces contrôles et procédures étaient efficaces.

Rapport de la direction sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière (aux termes du *Règlement 52-109*). Pour ce faire, elle est partie des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne (2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu que, au 31 décembre 2020, les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique de la Société en matière de communication d'informations financières et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

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

En 2020, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence significative sur celui-ci.

19. 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 retransche les éléments particuliers du BAIIDA, car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2020	2019	Variation (\$)	2020	2019	Variation (\$)
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	(1 003) \$	145 \$	(1 148) \$	(3 776) \$	1 650 \$	(5 426) \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	435	520	(85)	1 849	1 986	(137)
BAIIDA (y compris les éléments particuliers)	(568) \$	665 \$	(1 233) \$	(1 927) \$	3 636 \$	(5 563) \$
Retrancher l'incidence des éléments particuliers	(160)	-	(160)	(116)	-	(116)
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)	(728) \$	665 \$	(1 393) \$	(2 043) \$	3 636 \$	(5 679) \$

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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2020	2019	Variation (\$)	2020	2019	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	1 830 \$	4 284 \$	(2 454) \$	9 609 \$	17 481 \$	(7 872) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Charge de carburant aviation	(187)	(1 013)	826	(1 322)	(4 347)	3 025
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(14)	(131)	117	(250)	(627)	377
Éléments particuliers	160	-	160	116	-	116
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	1 789 \$	3 140 \$	(1 351) \$	8 153 \$	12 507 \$	(4 354) \$
SMO (en millions)	6 000	26 431	(77,3) %	37 703	112 814	(66,6) %
CESMO ajustées (en cents)	29,82 ¢	11,88 ¢	150,9 %	21,62 ¢	11,09 ¢	95,1 %

Résultat avant impôts ajusté

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

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)	Quatrième trimestre			Exercices		
	2020	2019	Variation (\$)	2020	2019	Variation (\$)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	(1 275) \$	172 \$	(1 447) \$	(4 853) \$	1 775 \$	(6 628) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Éléments particuliers	(160)	-	(160)	(116)	-	(116)
Perte (profit) de change	(88)	(92)	4	293	(499)	792
Coût financier net au titre des avantages du personnel	1	10	(9)	27	39	(12)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	214	(5)	219	242	(23)	265
Profit à la cession-bail d'actifs	(18)	-	(18)	(18)	-	(18)
Profit aux règlements et modifications de dettes	-	(6)	6	-	(6)	6
Profit à la cession d'actifs		(13)	13		(13)	13
Résultat avant impôts ajusté	(1 326) \$	66 \$	(1 392) \$	(4 425) \$	1 273 \$	(5 698) \$

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. En outre, les flux de trésorerie disponibles de 2019 ne tiennent pas compte du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroparc. Se reporter à la rubrique 8.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

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 et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement, de remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt que refinance ou remplace la Société 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 8.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

20. GLOSSAIRE

Aéropian – Aéropian inc.

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

BAIIDA – Bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements. Le BAIIDA est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Air Canada retrace les éléments particuliers du calcul du BAIIDA.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé(e) d'Air Canada ajusté(e) en vue d'en exclure l'incidence après impôts des profits ou pertes de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers. Le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) est une mesure financière hors PCGR.

Boeing – The Boeing Company.

Bombardier – Bombardier Inc.

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

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

CESMO ajustées – Charges d'exploitation par SMO ajustées afin d'en exclure l'effet attribuable à la charge de carburant aviation, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et aux éléments particuliers. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Coefficient d'occupation – Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers correspondant aux passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

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

Épuisement du capital net – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement, de remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés et du produit tiré d'opérations de cession-bail. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme. Se reporter à la rubrique 8.5, *Flux de trésorerie consolidés*, et à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Flux de trésorerie disponibles – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles de 2019 ne tiennent pas compte du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéropian. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 8.5, *Flux de trésorerie consolidés*, et à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

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

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

Passagers payants transportés – Renvoie à la définition établie par l'Association internationale du transport aérien (« IATA »). Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol plutôt qu'en fonction du voyage / de l'itinéraire ou du segment de trajet.

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

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

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

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

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

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

Ratio de levier financier – Ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIDA des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

Résultat avant impôts ajusté – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat et ajusté en vue d'en exclure l'incidence du profit ou de la perte de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Sièges-milles offerts (SMO) – Mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.

Sièges routés – Nombre de sièges sur les vols sans escale. Un vol sans escale désigne un trajet comportant un seul décollage et un seul atterrissage.

Sky Regional – Lignes Aériennes Sky Regional Inc.