

Rapport annuel

2021

AIR CANADA

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

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

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

Air Canada, à l'image du reste de l'industrie mondiale du transport aérien, a continué de faire face à une baisse importante du trafic en 2021, en regard de l'exercice 2019, et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada. Bien qu'il y ait des indices d'amélioration, la demande de transport demeure difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation pourrait se rétablir. La pandémie de COVID-19 a et peut continuer d'avoir des répercussions économiques importantes, notamment sur les dépenses et le comportement des entreprises et des consommateurs, facteur qui pourrait à son tour affecter gravement la demande à l'égard du transport aérien. Le retour des voyages d'affaires aux niveaux d'avant la pandémie peut être perturbé par l'évolution des modèles commerciaux et des pratiques de télétravail sous l'influence de la pandémie de COVID-19, y compris le recours accru et continu aux vidéoconférences et autres technologies de télétravail ainsi que la tendance des entreprises et des consommateurs à adopter des modes de transport ayant une empreinte écologique moindre. Air Canada suit de très près la situation et prendra les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19, laquelle dépendra de divers facteurs, parmi lesquels l'évolution de l'épidémie, y compris ses variants, la disponibilité de tests de dépistage rapides, de vaccins et de traitements efficaces contre le virus, les mesures prises par les gouvernements notamment en matière de santé et autres restrictions et la réaction des voyageurs, la complexité associée au redémarrage d'un secteur dont les nombreuses parties prenantes doivent agir de façon coordonnée, ainsi que le moment et l'ampleur de la reprise des voyages internationaux et des voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, aucun de ces facteurs ne pouvant être prédit avec certitude.

Les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, la concurrence, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les cours de l'énergie, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les autres épidémies, les attentats terroristes, les conflits armés, sa dépendance envers les fournisseurs clés, sa capacité d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les interruptions de service, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité de la main-d'œuvre d'Air Canada, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance[MD] et des coentreprises, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse sedar.com, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi au présent rapport annuel. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport annuel représentent les attentes d'Air Canada en date de ce rapport (ou à la date précisée de leur formulation) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Propriété intellectuelle

Air Canada est propriétaire de marques de commerce, de marques de service ou de dénominations commerciales utilisées dans le cadre de ses activités ou est titulaire de droits à leur égard. En outre, les noms et logos d'Air Canada ainsi que les noms et adresses de ses sites Web sont sa propriété ou font l'objet de licences d'utilisation qu'elle a octroyées. 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 annuel 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 annuel 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.

Contenu

INTRODUCTION

4 Message de Michael Rousseau, président et chef de la direction
8 Faits saillants de 2021
9 Vers un avenir durable
24 Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs
25 Conseil d'administration et comités
26 Hauts dirigeants

INFORMATION FINANCIÈRE

27 Rapport de gestion
28 1. Principales mesures financières et statistiques
29 2. Introduction et principales hypothèses
31 3. À propos d'Air Canada
33 4. Faits saillants de 2021
42 5. Stratégie
49 6. Résultats des activités – Comparaison des exercices 2021 et 2020
57 7. Résultats des activités – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2021 et de 2020
63 8. Parc aérien
65 9. Gestion financière et gestion du capital
- 9.1 Liquidité 65
- 9.2 Situation financière 66
- 9.3 Dette nette 67
- 9.4 Fonds de roulement 68
- 9.5 Flux de trésorerie 69
- 9.6 Dépenses d'investissement et accords de financement connexes 72
- 9.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite 73
- 9.8 Obligations contractuelles 74
- 9.9 Capital-actions 75

76 10. Résultats financiers trimestriels
77 11. Principales informations annuelles
78 12. Instruments financiers et gestion du risque
80 13. Méthodes comptables
80 14. Jugements et estimations comptables critiques
83 15. Accords hors bilan
84 16. Transactions entre parties liées
84 17. Gestion du risque de l'entreprise et gouvernance
86 18. Facteurs de risque
98 19. Contrôles et procédures
99 20. Mesures financières hors PCGR
102 21. Glossaire

103 États financiers consolidés et notes complémentaires
104 Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière
105 Rapport de l'auditeur indépendant
109 États consolidés de la situation financière
110 Comptes consolidés de résultat
111 États consolidés du résultat global
111 États consolidés des variations des capitaux propres
112 Tableaux consolidés des flux de trésorerie
113 1. Informations générales
114 2. Base d'établissement et principales méthodes comptables
123 3. Jugements et estimations comptables critiques
125 4. Éléments particuliers
127 5. Accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres conclus avec le gouvernement du Canada
129 6. Placements, dépôts et autres actifs
130 7. Immobilisations corporelles
133 8. Immobilisations incorporelles
135 9. Goodwill
136 10. Dette à long terme et obligations locatives
141 11. Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel
150 12. Provisions pour autres passifs
151 13. Impôts sur le résultat
156 14. Capital-actions
159 15. Rémunération fondée sur des actions
162 16. Perte par action
163 17. Engagements
164 18. Instruments financiers et gestion du risque
172 19. Éventualités, garanties et indemnités
173 20. Informations concernant le capital
174 21. Produits des activités ordinaires
176 22. Charges liées aux transporteurs régionaux
177 23. Cession-bail
177 24. Transactions entre parties liées

Message de Michael Rousseau, président et chef de la direction



En 2021, Air Canada ne s'est pas laissé définir ou limiter par la COVID-19, même si la pandémie est demeurée le facteur déterminant dans le destin du transport aérien. Nous avons plutôt assidûment fait progresser toute l'année la reprise de notre Société après son plus grave ralentissement en 85 ans d'histoire.

Durant l'année, nous avons renforcé nos finances, commencé à rebâtir notre réseau, poursuivi nos activités transformatrices ainsi que nos initiatives environnement, société et gouvernance (ESG), et surtout, nous avons rappelé plus de 10 000 de nos employés, le tout selon des protocoles de santé et de sécurité rigoureux pour protéger clients et employés.

Si la montée du variant Omicron en fin d'année a retardé certaines facettes de notre reprise, notre rendement financier en progrès tout au long de l'année prouve qu'une reprise durable s'est amorcée. Celle-ci devrait s'accélérer en 2022 à mesure que la pandémie faiblit.

Situation financière

En 2021, Air Canada a inscrit des produits d'exploitation de 6,400 G$, comparativement à 5,833 G$ en 2020. Le BAIIDA [1)], compte non tenu des éléments particuliers, a affiché un résultat négatif de 1,464 G$, soit une amélioration de 579 M$ par rapport à l'année précédente. Au quatrième trimestre, la Société a enregistré un BAIIDA positif pour la première fois en sept trimestres. Nous avons déclaré une perte d'exploitation de 3,049 G$, un écart de 727 M$ par rapport à la perte de 3,776 G$ de l'année précédente.

1) Le BAIIDA est une mesure financière hors PCGR. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doit pas être considérée comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 20 du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada pour un complément d'information sur les mesures financières hors PCGR qu'utilise Air Canada et pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Malgré une diminution de la capacité d'exploitation d'environ 11 %, les produits passages ont progressé de 4,382 G$ à 4,498 G$, une hausse de 3 % par rapport à l'année précédente. Par ailleurs, les charges d'exploitation se sont établies à 9,449 G$, en baisse de 160 M$ ou de 2 % par rapport à 2020.

Durant l'année, malgré l'incertitude ambiante dans l'industrie, le cours des titres d'Air Canada s'est maintenu après s'être remis dans une certaine mesure de la chute brutale éprouvée par nombre de sociétés de notre secteur en 2020.

Malgré la hausse de la dette nette[2)], qui s'est chiffrée à 7,120 G$ en regard de 4,976 G$ en 2020, nos liquidités non soumises à restrictions ont augmenté, s'établissant à 10,4 G$ à la fin de 2021, comparativement à environ 8 G$ un an plus tôt.

Le produit de 7,1 G$ tiré d'opérations de refinancement conclues en cours d'année a abaissé le coût de notre capital et procure des liquidités suffisantes pour gérer la pandémie ainsi que des ressources pour rivaliser efficacement avec nos concurrents dans l'après-pandémie. Les conditions attrayantes de ces financements illustrent à quel point les investisseurs et les marchés croient au potentiel d'Air Canada.

Notre capacité à mobiliser des capitaux sur le marché nous a aussi permis de nous retirer du soutien financier consenti par le gouvernement du Canada. Nous n'avons fait aucun prélèvement sur quelque 4 G$ disponibles sous forme de facilités de crédit garanties et non garanties consenties par le gouvernement, n'utilisant qu'une autre facilité de crédit pour financer le remboursement de billets non remboursables que détenaient des clients.

Notre excellente situation de trésorerie nous fournit également une solide base pour poursuivre notre reconstruction. Elle nous a permis d'entreprendre ou de mener à bien d'importants projets de transformation à long terme générateurs d'avantages concurrentiels décisifs dans le marché de l'après-pandémie.

Reconstitution de notre réseau et de nos services

D'autres indicateurs montrent qu'Air Canada s'est résolument engagée dans une reprise en 2021, visualisable par la reconstruction de notre réseau, notamment l'ajout de nouvelles liaisons comme Montréal–Le Caire et l'accroissement des services pour l'Amérique du Sud. En janvier 2021, nous exploitions en moyenne 245 vols par jour et desservions 101 destinations. En 2021, nous avions porté le nombre de nos destinations à 154 et nous exploitions 665 vols quotidiens en décembre. Au creux de la vague pandémique, en mai 2020, nous ne desservions plus que 40 destinations.

Nous avons aussi rétabli beaucoup des dessertes qui ont fait d'Air Canada le seul transporteur d'envergure internationale offrant une gamme complète de services classé quatre étoiles en Amérique du Nord, selon Skytrax. Nos 23 salons Feuille d'érable ont rouvert en cours d'année et nos services à bord ont retrouvé bon nombre de leurs traits distinctifs. Ces efforts nous ont valu de prestigieuses distinctions en 2021 : Meilleur salon de classe affaires en Amérique du Nord selon Skytrax, Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord selon *Global Traveler* pour la troisième année de suite et cote cinq étoiles de l'APEX, fondée sur la rétroaction des passagers.

Notre excellente situation de trésorerie nous fournit également une solide base pour poursuivre notre reconstruction. Elle nous a permis d'entreprendre ou de mener à bien d'importants projets de transformation à long terme générateurs d'avantages concurrentiels décisifs dans l'après-pandémie.

Renouvellement du parc aérien

Entre autres programmes, mentionnons le renouvellement en cours de notre parc aérien. Durant l'année, nous nous sommes engagés à acheter douze autres appareils A220 d'Airbus, revenant ainsi sur la décision de réduire nos commandes. En 2021, nous avons pris livraison de douze appareils A220 et aussi de sept appareils 737 MAX de Boeing après avoir avancé la livraison de quatre de ces appareils de Boeing au quatrième trimestre. Enfin, nous avons exercé nos options d'achat de trois appareils 787-9 de Boeing livrables dans le courant de cette année et de l'année prochaine. Ces nouveaux types d'avions efficients nous permettront de relier plus efficacement des marchés nouveaux ou en reprise, et contribueront à l'atteinte de nos cibles environnementales ambitieuses.

Aéroplan

En second lieu, nous avons continué de gagner du terrain en 2021 grâce à notre programme de fidélité Aéroplan transformé relancé en 2020, facteur de différenciation important pour Air Canada face aux plus nombreux acteurs du secteur canadien du transport aérien. La pertinence d'Aéroplan est grande en phase de reprise puisque le marché cible

2) La dette nette est une mesure financière complémentaire aux PCGR ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada permettant à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Se reporter à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada pour un complément d'information comprenant un rapprochement entre cette mesure financière et le total de la dette à long terme et des obligations locatives.

d'Aéroplan s'élargit aux voyageurs d'agrément, clients que nous nous attendions à revoir en premier.

Le programme transformé affiche un bon rendement avec un volume d'achats en hausse. Les membres tirent parti d'une valeur ajoutée et d'une certitude accrue à l'égard du coût des primes aériennes. Ils ont accès à plus d'options, comme le partage familial des points, et applaudissent les nouveaux partenariats avec des entreprises bien connues comme Starbucks et Uber, auprès desquelles ils peuvent accumuler et échanger des points. Le programme transformé a reçu de nombreux éloges et évaluations positives dans les médias spécialisés consacrés aux programmes de fidélité. Les chiffres témoignent de son succès : en 2021, notre programme de fidélité Aéroplan a accueilli 1,2 million de nouveaux membres, plus qu'en toute autre année.

Aéroplan entretient aussi de solides liens d'affaires avec de grands émetteurs de cartes de crédit partenaires, nommément TD, CIBC, American Express et Visa au Canada, ainsi que Chase et Mastercard aux États-Unis, où le bassin potentiel de membres est un multiple de celui du Canada.

Air Canada Cargo

L'expansion d'Air Canada Cargo constitue un troisième programme d'importance. Air Canada Cargo, qui ne représentait autrefois qu'une faible part des activités d'Air Canada, a dégagé des revenus annuels de 1,495 G$ en 2021, dépassant le milliard pour la première fois. Pour ce faire, nous avons rapidement décelé et saisi une occasion — soit une capacité de fret aérien insuffisante à l'échelle mondiale en raison de la pandémie de COVID-19 — en prenant de l'ampleur pour combler ce manque.

Nous avons été l'un des premiers transporteurs aériens à retirer des sièges de la cabine passagers à bord de certains avions pour accueillir du fret, et nous avons exploité quelque 10 200 vols tout-cargo en 2021, alors qu'avant la pandémie, nous n'en assurions aucun. Nous avons établi un plan visant la conversion permanente en avions-cargos de huit appareils 767 de Boeing retirés du parc, dont le premier est entré en service à la fin de 2021. Ces avions-cargos nous donneront une bonne prise sur le marché du fret aérien, où la capacité limitée et la demande croissante liée au commerce électronique augmentent les marges. Afin d'obtenir plus de contrats de livraison de colis pour le commerce électronique, nous avons également lancé Rivo, un service du premier au dernier kilomètre qui sera exploité conjointement avec des entreprises de livraison tierces.

Afin d'appuyer davantage la croissance d'Air Canada Cargo, nous avons entrepris de moderniser et d'agrandir nos installations de fret à l'aéroport Toronto Pearson pour accroître la capacité de traitement de la chaîne du froid, ce qui permettra une manutention sans faille d'expéditions telles que produits pharmaceutiques et denrées périssables. Les installations de Toronto seront les seules du genre au Canada et compteront parmi les plus modernes en Amérique du Nord. Nous examinons d'autres possibilités d'agrandir nos installations en prévision de notre croissance continue, par exemple à Vancouver pour le marché Asie-Pacifique.

Durabilité

Dernière initiative de l'avant-pandémie poursuivie de manière plus pressante encore : les programmes environnementaux et sociaux d'Air Canada ou, plus simplement, ses programmes ESG. Un des faits saillants de 2021 a été l'annonce de nos cibles ambitieuses de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) qui contribuent au réchauffement planétaire. Nous avons pour objectif d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050, et des cibles intermédiaires tout aussi ambitieuses, soit réduire de 20 % les émissions nettes de GES liées aux vols et de 30 % celles liées aux opérations au sol, cibles que nous sommes déjà en bonne voie d'atteindre. Afin d'accroître notre responsabilisation et notre transparence, nous avons enrichi la section ESG du rapport annuel de cette année.

Nous tablons également sur notre expertise en carburants de remplacement, qui changeront la donne pour notre industrie sur le plan de l'environnement. Depuis notre premier vol de démonstration assuré par un appareil alimenté au biocarburant en 2012, nous participons à la recherche sur les carburants de remplacement. Dans le contexte de notre annonce sur la carboneutralité, nous nous sommes engagés à investir 50 M$ dans la recherche sur les carburants d'aviation durables (CAD), ainsi que dans la réduction et l'élimination du carbone.

Afin de progresser vers ces cibles, nous sommes devenus en 2021 un membre fondateur de l'Aviation Climate Taskforce — et le premier transporteur aérien du Canada à s'y joindre — pour relever le défi des émissions de CO_2 issues de l'aviation commerciale. Le nouvel organisme sans but lucratif, fondé par dix sociétés aériennes mondiales et le Boston Consulting Group, compte accélérer la recherche et l'innovation liées aux technologies émergentes de décarbonisation, entre autres par le développement de CAD. Dans la même

« Notre excellente situation de trésorerie nous a permis d'entreprendre ou de mener à bien d'importants projets de transformation à long terme générateurs d'avantages concurrentiels décisifs dans l'après-pandémie. »

veine, nous avons signé un protocole d'entente avec la firme canadienne Carbon Engineering afin d'explorer l'utilisation de sa technologie exclusive d'extraction directe dans l'air pour capter le CO_2 dans l'atmosphère.

Responsabilité sociale, diversité et inclusion

En plus de ses initiatives en matière d'environnement, Air Canada a maintenu ses autres programmes de responsabilité sociale. La Fondation Air Canada est venue en aide à 162 organismes caritatifs canadiens axés sur la santé et le bien-être des enfants par un soutien financier et non financier de 580 000 $ en dons et de près de 11 millions de points Aéroplan au cours de l'année. Elle a aussi tenu son fructueux tournoi de golf annuel caritatif après une pause d'un an causée par la COVID-19. De même, Air Canada a maintenu ses programmes de diversité et d'inclusion et, en cours d'année, nous avons été nommés pour la sixième année d'affilée au palmarès des Meilleurs employeurs pour la diversité au Canada.

Nos employés

Nos efforts ayant trait à la diversité témoignent de l'importance que nous accordons à nos employés et de notre désir de créer un environnement de travail accueillant, inclusif et gratifiant. Notre souci de nos employés tient particulièrement compte de l'incidence sociale de la pandémie et des défis qu'elle a suscités pour notre industrie en particulier.

Rappeler au travail tous nos employés admissibles afin qu'ils prennent soin de nos clients en toute sécurité représente probablement notre plus grande réalisation de l'année. Je remercie nos employés de leur dévouement et je me réjouis de voir leurs efforts soulignés par des marques de reconnaissance mondiales, dont la distinction de Meilleur personnel au sol et à bord au Canada et en Amérique du Nord décernée aux World Airline Awards de Skytrax.

En 2022, notre principal objectif sera de poursuivre la reprise de notre société aérienne à mesure que les effets de la COVID-19 s'estomperont. Notre solide situation financière facilitera les investissements stratégiques essentiels à notre réussite, notamment dans le service clientèle et la technologie. Notre situation de trésorerie nous permettra de surmonter tout défi temporaire d'ici la fin de la pandémie et de saisir les occasions qui pourraient se présenter.

Vers la réalisation de notre vision commune

Pour conclure, en plus de réitérer ma gratitude à nos employés pour leur excellent travail, je remercie de leur grande fidélité tant les clients qui ont continué à utiliser nos services que les très nombreux autres qui comptent nous revenir très bientôt, ainsi que les expéditeurs qui nous ont confié leurs envois. Je remercie aussi nos actionnaires pour leur soutien. Un grand nombre d'entre vous sont des investisseurs dans Air Canada de longue date partageant notre vision de créer une société durablement rentable à long terme. Je crois que notre gestion efficace de la pandémie de COVID-19 et toutes nos autres réalisations durant ces moments terriblement difficiles a montré que nous atteindrons nos objectifs.

Enfin, prospérer dans notre industrie hautement complexe et dynamique requiert une planification à long terme réfléchie et le courage de maintenir le cap choisi. C'est pourquoi je suis reconnaissant à notre Conseil d'administration de son soutien fidèle envers les cadres supérieurs et moi-même, et de ses conseils avisés durant la dernière année.

J'aurai plaisir à vous faire part l'an prochain de nos réalisations en 2022.

Je vous remercie.



Faits saillants de 2021



MESURES DE BIOSÉCURITÉ ET SERVICES REHAUSSÉS

- → Programme de biosécurité Air Canada SoinPropre+
- → Portail Prêts à voyager

NOS EMPLOYÉS

RAPPEL DE
plus de 10 000 employés
EN 2021



LES CHIFFRES

6,400 G$
EN PRODUITS D'EXPLOITATION
(par rapport à 5,833 G$ en 2020)

BAIIDA NÉGATIF
1,464 G$
(compte non tenu des éléments particuliers)

(3,049) G$
EN PERTE D'EXPLOITATION

10,4 G$
EN LIQUIDITÉS NON SOUMISES À RESTRICTIONS
à la fin de 2021

154
ESCALES
desservies en 2021

665
VOLS QUOTIDIENS EN MOYENNE
en décembre 2021 (par rapport à 245 en janvier 2021)

FRET

PLUS DE
10 200
VOLS TOUT-CARGO
EN 2021

PRÈS DE
1,5 G$
EN REVENUS POUR AIR CANADA CARGO
EN 2021

Premier avion-cargo 767 de Boeing en service



ENVIRONNEMENT

Plan d'action climatique avec pour ambitieux objectif la carboneutralité dans toutes les activités à l'échelle mondiale
D'ICI 2050



AÉROPLAN



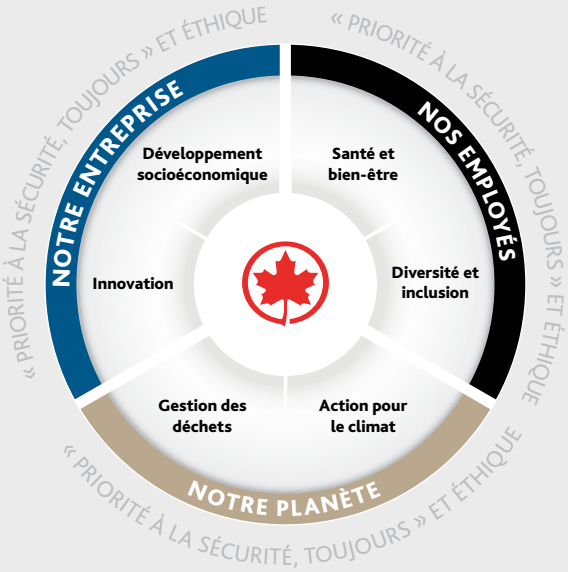
PLUS DE
1,2 million
DE NOUVEAUX MEMBRES AÉROPLAN
EN 2021

EXPANSION DU RÉSEAU
de transporteurs partenaires Aéroplan
ET DE PARTENAIRES POUR DES ACHATS COURANTS TELS QUE STARBUCKS, LCBO ET UBER CANADA





VERS UN AVENIR DURABLE



Le statut de champion mondial exige d'une entreprise qu'elle soit socialement responsable et agisse dans l'intérêt supérieur à long terme des actionnaires, employés, clients, collectivités et autres parties prenantes, ce qui implique entre autres de soutenir la recherche et l'innovation pour réduire son empreinte écologique et assurer une gouvernance en toute responsabilité, sécurité et éthique.

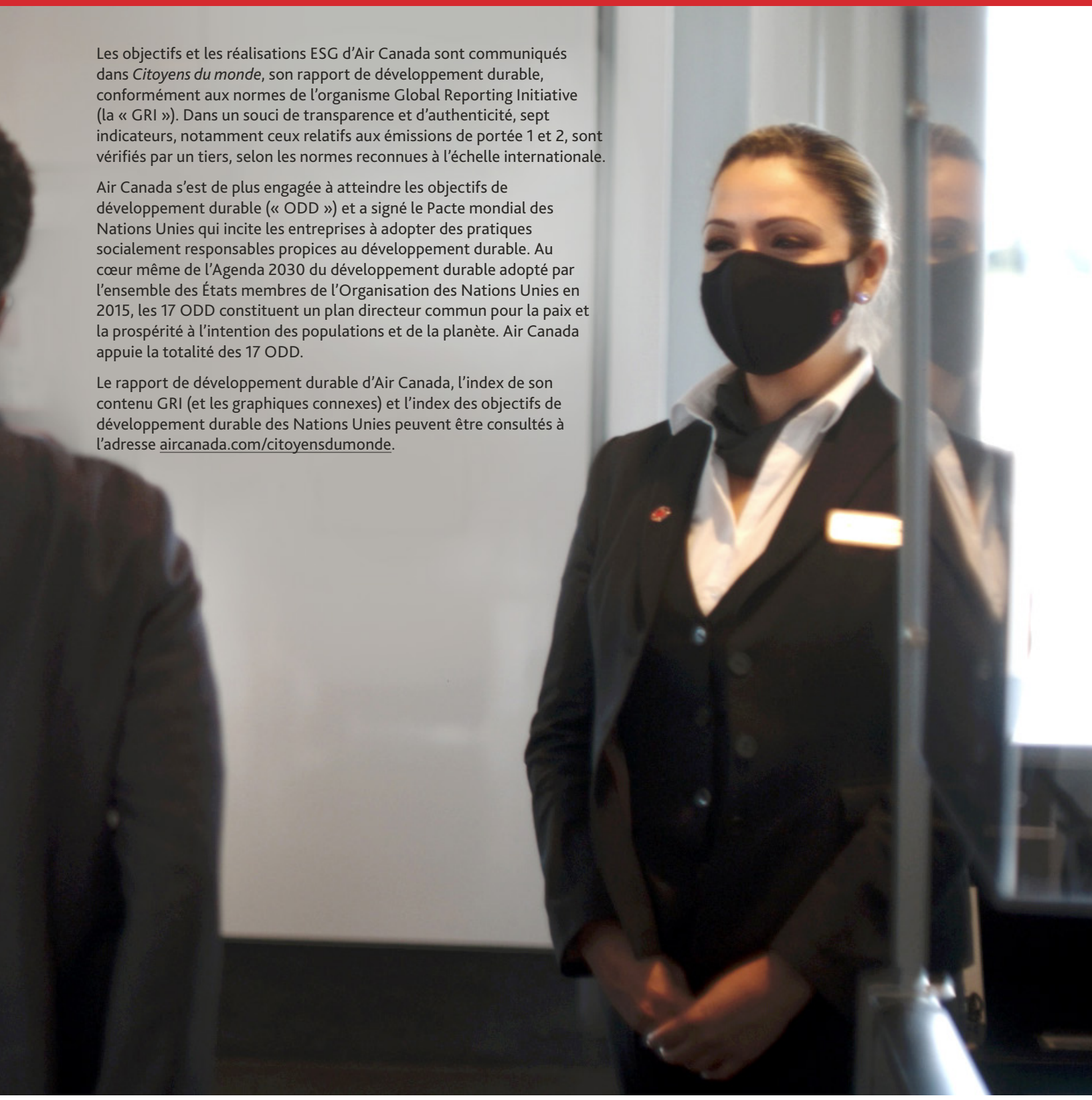
Au moyen de ses différents comités, le Conseil d'administration exerce sa compétence à l'égard des pratiques environnementales, sociales et de gouvernance (ESG) à Air Canada. L'ESG s'intègre aux activités et aux processus décisionnels d'Air Canada. Le Groupe de travail sur le développement durable, composé de cadres supérieurs experts dans divers domaines, et le Comité directeur du développement durable, auquel siègent plusieurs hauts dirigeants, définissent et coordonnent les initiatives de développement durable, sur lesquelles le Groupe de travail exerce une surveillance et pour lesquelles il fait état des progrès au Comité directeur.


À Air Canada, nous avons
à cœur d'établir des
rapprochements significatifs, de
prendre soin les uns des autres
et de nous entraider, en tant
que citoyens du monde.

Les objectifs et les réalisations ESG d'Air Canada sont communiqués dans *Citoyens du monde*, son rapport de développement durable, conformément aux normes de l'organisme Global Reporting Initiative (la « GRI »). Dans un souci de transparence et d'authenticité, sept indicateurs, notamment ceux relatifs aux émissions de portée 1 et 2, sont vérifiés par un tiers, selon les normes reconnues à l'échelle internationale.

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

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



Meilleur personnel au sol et à bord en Amérique du Nord
Meilleur personnel au sol et à bord au Canada
Meilleur salon de classe affaires en Amérique du Nord
Transporteur par excellence face à la COVID-19

Nos employés

SÉCURITÉ, SANTÉ ET BIEN-ÊTRE

Air Canada a pour valeur fondamentale : « Priorité à la sécurité, toujours ». La sécurité des clients, des employés et des membres des collectivités desservies par Air Canada constitue toujours la priorité absolue.

Air Canada vise également à créer un milieu sain, inclusif et gratifiant où tous peuvent développer un sentiment d'appartenance, exceller et se réaliser pleinement. Air Canada veut inspirer, encourager et mobiliser ses employés pour qu'ils se surpassent dans tout ce qu'ils font. Elle s'engage à contribuer à la croissance socioéconomique et au bien-être des collectivités où elle exerce ses activités et, prenant en compte sa chaîne de valeur et ses clients, elle cherche à améliorer la vie de personnes en situation précaire partout au Canada par un appui financier et non financier. À cette fin, Air Canada favorise un environnement sain qui accorde la priorité à la santé et au bien-être, en fournissant des ressources pertinentes, en soutenant des causes nobles et en s'associant à des organisations afin de mieux protéger ses employés et les collectivités.

En collaboration avec ses employés, Air Canada est déterminée à mener ses activités de manière à assurer la santé et la sécurité de ses employés, de ses clients, de ses sous-traitants et du grand public, tout en assumant ses obligations en vertu de toutes les réglementations applicables. Afin de respecter cet engagement à l'égard de la sécurité, Air Canada i) soutient et promeut une formation efficace; ii) soutient le développement continu et l'intégration de l'analytique des données de sécurité et de l'intelligence artificielle dans le Système de gestion de la sécurité (SGS); iii) évalue et gère continuellement les risques pour la sécurité associés à la mise en service de nouveaux appareils, à l'inauguration de nouvelles dessertes et à la mise en œuvre de nouveaux projets et initiatives; et iv) renforce et promeut le signalement des risques pour la sécurité, en protégeant les renseignements essentiels à la sécurité afin d'éclairer ses décisions.

Air Canada a mis en place une politique en matière de sécurité, adaptée à la taille et à la complexité de l'organisation. Cette politique est à la base du Système de gestion de la sécurité d'Air Canada.

Air Canada dispose d'un Programme de santé et sécurité complet afin de prévenir les accidents et les blessures au travail. Il comprend une Politique sur la consommation d'alcool et de drogues, ainsi qu'une Politique de prévention de la violence et du harcèlement au travail. Élément essentiel de ces mesures, le Programme de prévention des risques permet aux Comités de santé et sécurité de cerner et d'évaluer les dangers en milieu de travail et de déterminer les mesures de contrôle appropriées pour atténuer les risques. Ces comités représentent tous les groupes d'employés à Air Canada.

Tous les deux ans, des sondages, confidentiels et à participation volontaire, sur la culture de sécurité sont menés afin de connaître l'opinion des employés à l'égard de la sécurité.

Les employés ont accès au Programme d'aide aux employés et à leur famille (ou programmes semblables) et peuvent en tirer parti. Ce programme fournit un soutien confidentiel pour toute préoccupation liée au travail, à la santé ou à la vie courante. Le programme de bien-être des employés unique d'Air Canada, intitulé Les clés de votre plein potentiel, propose des outils, ressources et formations liés à la santé et au bien-être, à la santé mentale, à la santé financière et à la santé au travail.

Air Canada met continuellement à jour ses politiques et ses 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. Au début de la pandémie, dans le cadre de son plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et



Air Canada est nommée Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord par *Global Traveler* pour une troisième année de suite

- Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord selon *Global Traveler* pour une troisième année de suite
- Meilleur transporteur aérien pour la propreté des cabines par *Global Traveler* pour une deuxième année de suite
- Meilleur transporteur aérien international en Amérique du Nord selon *Business Traveler*
- Air Canada remporte aussi les six prix de StudentUniverse dans les catégories canadiennes du sondage annuel sur les transporteurs aériens



Des efforts soulignés par les prix ci-après des FXExpress Publications pour les voyages de loisirs, familiaux et visant les millénariaux :

- → Les prix Leisure Lifestyle
  - Meilleur transporteur aérien pour les divertissements à bord pour une troisième année de suite
  - Meilleure classe économique supérieure pour une troisième année de suite
  - Meilleur transporteur aérien pour le menu à bord pour une troisième année de suite
- → Les prix Trazees
  - Transporteur aérien de prédilection en Amérique du Nord pour une troisième année de suite
- → Les prix Wherever
  - Meilleur transporteur familial en Amérique du Nord pour une troisième année de suite
  - Meilleur transporteur international pour les familles pour une deuxième année de suite

de reprise, la société aérienne a élaboré et lancé Air Canada SoinPropre+, un programme complet à l'avant-garde de l'industrie, ainsi que plusieurs autres initiatives, dont l'enregistrement des bagages SansContact pour les vols au départ d'aéroports canadiens et des collaborations dans le domaine médical et en matière de dépistage. Les employés se sont appliqués à donner « Priorité à la sécurité, toujours », pour leurs collègues et les clients tout au long de leur parcours.

Dans le cadre de son engagement à faire de la sécurité la priorité absolue, de nombreuses mesures ont été prises pour protéger les employés et réduire les risques de propagation de la COVID-19, notamment :

- **Un outil d'évaluation de l'état de santé** pour aider les employés à décider s'ils doivent se présenter au travail ou non.
- **Une Politique en matière de comportements sécuritaires – COVID-19** a été rédigée pour réduire les risques de transmission communautaire au travail.

Air Canada a également lancé un programme de dépistage par tests antigéniques rapides pour ses employés en milieu de travail et a été la première société au Canada à lancer un programme d'autodépistage à domicile par tests antigéniques rapides à l'intention de ses employés. La Société a rapidement adapté ses pratiques afin que les employés puissent garder une distanciation sociale sécuritaire; elle a changé ses pratiques d'embauche, de perfectionnement des talents et de fidélisation du personnel, modifié ses formations pour qu'elles puissent être suivies principalement en ligne, facilité le télétravail dans la mesure du possible et mis au point des modèles de retour au travail souples. En 2020, une politique sur le télétravail a été élaborée pour faciliter la transition des employés et des gestionnaires à la nouvelle réalité engendrée par la pandémie. La politique est revue chaque année, ou lorsque les circonstances le justifient. Depuis le 31 octobre 2021, tous les employés doivent être complètement vaccinés contre la COVID-19, sous réserve d'exemptions médicales ou religieuses en vertu de la loi applicable.

BIEN-ÊTRE DES COLLECTIVITÉS

Air Canada a été la première société au Canada à lancer un programme d'autodépistage à domicile par tests antigéniques pour ses employés.



En 2021, Air Canada a collaboré avec les gouvernements provinciaux, les organismes de santé publique et d'autres partenaires de l'industrie du transport aérien pour monter des centres de vaccination à Montréal, à Toronto et à Vancouver, capables de vacciner près de 300 000 membres de la communauté, et ainsi alléger la pression sur le secteur de la santé publique.

Air Canada et la Fondation Air Canada ont soutenu un certain nombre d'efforts humanitaires en 2021.

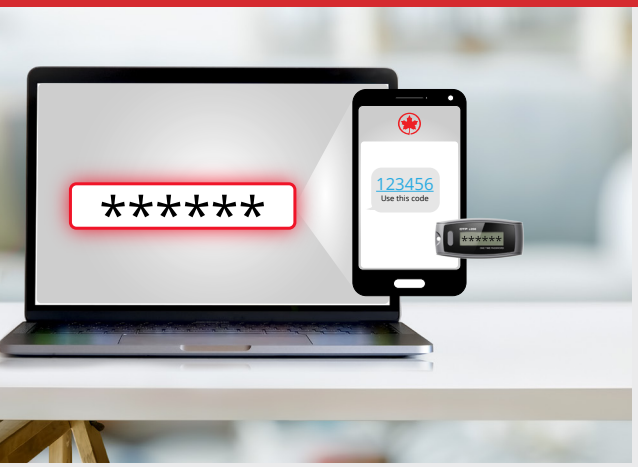


Elles ont notamment réuni des fonds et envoyé des bénévoles qualifiés pour aider aux activités de nettoyage et de reprise dans les collectivités éprouvées par des inondations, des feux de forêt et des phénomènes météorologiques extrêmes en Colombie-Britannique et en Ontario. Air Canada a également assuré 13 vols de secours nolisés pour livrer de l'eau potable aux communautés touchées du Nunavut lorsque la ville d'Iqaluit a déclaré l'état d'urgence en raison de la contamination de l'eau potable par le carburant, et a aussi fièrement participé à l'accueil de réfugiés afghans au Canada.

En 2021, Air Canada et la Fondation Air Canada ont poursuivi leurs efforts de récupération alimentaire dans tout le pays et ont ainsi fait don de plus de 180 000 kg de nourriture excédentaire provenant des cuisines de l'air, soit plus de 400 000 repas. Ces efforts ont permis de soutenir plus de 88 organismes sans but lucratif dans 16 villes du Canada et d'éviter l'émission d'un peu plus de 1,2 million de kilogrammes de GES qu'aurait générée la production et la transformation de

Au début de la pandémie, dans le cadre de son plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise, la société aérienne a élaboré et lancé Air Canada SoinPropre+, un programme complet à l'avant-garde de l'industrie, ainsi que plusieurs autres initiatives, dont l'enregistrement des bagages SansContact pour les vols au départ d'aéroports canadiens et des collaborations dans le domaine médical et en matière de dépistage. Les employés se sont appliqués à donner « Priorité à la sécurité, toujours », pour leurs collègues et les clients tout au long de leur parcours.





nouveaux aliments, selon les estimations de Deuxième Récolte, le plus important organisme caritatif en matière de récupération d'aliments au Canada. Au total, depuis le début de ses efforts de récupération alimentaire en mars 2020, Air Canada a fait don de plus de 950 000 kg de nourriture, soit plus de 2,1 millions de repas.

RENSEIGNEMENTS PERSONNELS ET CYBERSÛRETÉ

Air Canada a élaboré un cadre de contrôle de la cybersûreté et continue de mettre en œuvre un plan d'action pour la protection des renseignements personnels afin d'améliorer le niveau de maturité à cet égard et sa résilience en matière de cybersûreté. Pour faire face à la menace croissante des cyberattaques, Air Canada investit dans des initiatives de sécurité, notamment dans la technologie, les processus, l'obtention de ressources, la formation, la reprise après sinistre et la réalisation régulière d'essais et d'analyses comparatives des meilleures pratiques. Nous veillons aussi à ce que nos fournisseurs possèdent des contrôles efficaces de cybersûreté qui sont conformes aux normes et aux politiques d'Air Canada en la matière et aux meilleures pratiques.

Les initiatives de protection des renseignements personnels mettent principalement l'accent sur la gouvernance axée sur les politiques, la gestion des risques reliés à la protection des renseignements personnels par les fournisseurs, l'enregistrement des activités de traitement, l'évaluation des facteurs relatifs à la vie privée et la gestion des droits de la personne concernée. Entre autres efforts en matière de sécurité, Air Canada a mis en œuvre un Programme d'authentification multifactorielle pour les applications d'interface avec les employés et les clients. Les contrôles internes et les contrôles de la norme de sécurité des données de l'industrie des cartes de paiement (norme PCI DSS) sont évalués régulièrement.

EMPLOYÉS ET RELATIONS DU TRAVAIL

Les solides relations qu'Air Canada entretient avec ses principaux groupes syndicaux forment l'assise d'une culture collaborative et d'un avenir durable. Cela s'est traduit par un étroit travail constructif sur les mesures d'atténuation visant à réduire les répercussions sans précédent de la pandémie de COVID-19.

Perfectionner et fidéliser le personnel constitue la base d'une culture de travail saine et protège la pérennité d'une entreprise tout en favorisant sa réussite. Air Canada s'engage à offrir des occasions de perfectionnement et d'avancement professionnel à ses employés. Les initiatives de recrutement de la Société font ressortir sa volonté d'encourager les mutations et les promotions internes. Certaines conventions collectives fournissent également la possibilité d'occuper d'autres postes à l'essai au sein de l'organisation, tout en protégeant l'ancienneté et le poste actuel. Air Canada s'efforce constamment de créer des occasions pour les talents d'évoluer et de grandir. Elle a développé un modèle d'agilité des talents par rotation, axé à la fois sur la formation et l'expérience, qui a donné une occasion unique à certains employés d'acquérir de nouvelles compétences tout en soutenant les besoins opérationnels à l'échelle de l'entreprise.

Les meilleurs employeurs de Montréal 2021

A'50 Entreprises les plus engagées 2021 GAGNANT élite 8

OBJECTIFS POUR 2025



Le Conseil a fixé à au moins **40 % sa cible de représentation des femmes** au Conseil d'Air Canada.



Air Canada s'est engagée à ce qu'au moins **3,5 % des postes d'administrateurs et de dirigeants soient occupés par des leaders noirs**.

DIVERSITÉ, ÉQUITÉ ET INCLUSION

Air Canada dispose depuis de nombreuses années déjà d'une Politique de diversité pour les employés. Au fil du temps, cette politique a été mise à jour et améliorée afin que le personnel à chaque échelon de la Société soit représentatif de la main-d'œuvre qualifiée externe disponible. Font l'objet d'une attention particulière à Air Canada : les femmes, les personnes handicapées, les Autochtones et les membres des minorités visibles.

Depuis la promotion de la diversité et de l'inclusivité jusqu'à la constitution d'un personnel issu d'un large éventail de cultures, de traditions et de langues, Air Canada vise à refléter le tissu culturel du pays : celui de l'unité dans la diversité. Elle applique une stratégie de gestion de la diversité consistant à offrir un milieu de travail inclusif et axé sur la diversité, fondé sur le respect, où chaque employé développe un sentiment d'appartenance. C'est dans un tel environnement qu'un employé peut utiliser ses talents au maximum.

Il est crucial pour Air Canada que le vivier de talents internes et les processus de perfectionnement et de promotion soient équitables, équilibrés et diversifiés. Cela s'applique à tous les échelons de la Société, y compris au sein de la direction. Étant donné que de nombreux futurs dirigeants pourraient être issus des rangs des cadres de haut niveau, l'équipe Talent et Mobilisation de la Société accorde beaucoup d'importance à ce que la diversité soit reflétée parmi les divers échelons de cadres de haut niveau et à ce que le programme des leaders émergents soit constitué de groupes de talents diversifiés.

Les administrateurs ont fixé à au moins 40 % la cible de représentation des femmes au Conseil d'administration d'Air Canada d'ici 2025. Ils tiennent également compte d'autres aspects de la diversité au moment de sélectionner un candidat. Dans le cadre de son renouvellement continu, le Conseil aspire à ce que sa composition reflète l'évolution démographique du Canada, en reconnaissant la diversité des clients et des employés d'Air Canada.

Air Canada a reçu la Certification Parité de La Gouvernance au Féminin et est membre du 30 % Club et signataire de l'Accord Catalyst 2022, dont le but est de porter à au moins 30 % le pourcentage moyen de femmes siégeant aux conseils d'administration et occupant des postes de dirigeantes au sein des grandes sociétés du Canada d'ici 2022. La Société est également signataire de la promesse des chefs d'entreprise dans le cadre de l'Initiative BlackNorth, qui reconnaît la nécessité de créer des occasions et de favoriser l'inclusion des personnes et des leaders noirs au Canada. Pour tenir cette promesse, Air Canada s'est engagée à ce qu'au moins 3,5 % des postes d'administrateurs et de dirigeants soient occupés par des leaders noirs d'ici 2025.

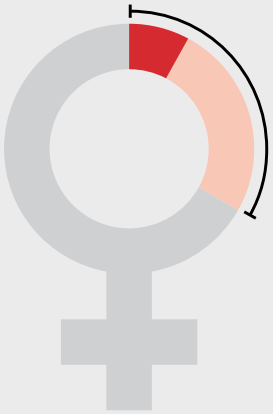
2021 LES MEILLEURS EMPLOYEURS POUR LA DIVERSITÉ AU CANADA

LA GOUVERNANCE AU FÉMININ CERTIFIÉE PARITÉ 2021 ARGENT

La GOUVERNANCE au FÉMININ

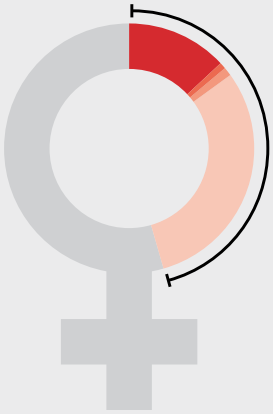
Actuellement, quatre administrateurs sur douze (33 %) sont des femmes et l'une d'entre eux (8 %) appartient à une minorité visible. Après l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada, prévue le 28 mars 2022, si tous les candidats sont élus, quatre administrateurs sur douze (33 %) seront des femmes et l'une d'entre eux (8 %) appartiendra à une minorité visible. Aucun administrateur actuel ni candidat n'est un Autochtone ou une personne handicapée.

Actuellement, trois des vingt dirigeants (15 %) d'Air Canada sont des femmes et les minorités sont représentées par un dirigeant sur vingt (5 %). Aucun dirigeant d'Air Canada n'est un Autochtone ou une personne handicapée. Au 31 décembre 2021, 91 cadres de haut niveau sur 255 (36 %) sont des femmes, quatre (environ 2 %) sont des personnes handicapées, deux (moins de 1 %) sont des Autochtones et 39 (environ 16 %) appartiennent à des minorités visibles. Les données sur la représentation sont tirées de l'auto-identification volontaire.



Conseil d'administration composé de 33 % de femmes.

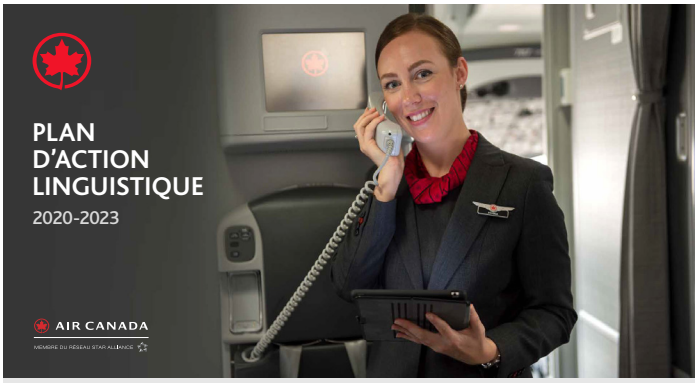
- **une** personne appartient à une minorité visible



Au 31 décembre 2021, parmi les 255 cadres de haut niveau, 36 % sont des femmes :

- **16 %** appartiennent à des minorités visibles
- **2 %** sont handicapées
- **< 1 %** sont autochtones

LANGUES OFFICIELLES



Air Canada est la plus grande société canadienne du secteur privé à offrir des services bilingues partout au pays. Nous sommes fiers d'offrir nos services dans les deux langues officielles et d'exercer, parmi les grandes entreprises canadiennes, un véritable leadership dans la promotion du bilinguisme. Au fil des ans, dans le cadre de son Plan d'action linguistique, Air Canada a mis en œuvre une série d'initiatives soutenues afin de maintenir la prestation des services qu'elle offre à ses clients dans les deux langues officielles et de favoriser un milieu de travail bilingue.

Air Canada soutient des organisations afin de promouvoir la francophonie de manière durable et de développer la culture francophone ainsi que le secteur du tourisme.

Dans le cadre de ses efforts de recrutement, à compétences égales, Air Canada donne toujours la priorité aux candidats bilingues. Elle investit dans l'enseignement des langues et offre des séances de sensibilisation pour familiariser les employés avec l'offre active de services bilingues.

Le plan d'action climatique d'Air Canada s'appuie sur ses chaînes de valeur et ses activités existantes, et définit quatre grands volets de réduction du carbone :



PARC AÉRIEN ET EXPLOITATION



INNOVATION



CAD ET ÉNERGIE PROPRE



RÉDUCTION ET ÉLIMINATION DU CARBONE

Notre planète

ACTION POUR LE CLIMAT

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

Depuis 2007, des renseignements sur l'empreinte carbone d'Air Canada, ses cibles et sa stratégie d'action pour le climat ont été communiqués au moyen du Carbon Disclosure Project (CDP), un système de déclaration mondial utilisé pour aider les investisseurs, les entreprises, les villes, les États et les régions à gérer leur impact environnemental. Le questionnaire du CDP incorpore des éléments du cadre du Groupe de travail sur l'information financière reliée aux changements climatiques (GIFCC). Air Canada a obtenu la note B- pour son rapport 2021 au CDP sur les changements climatiques. Pour accéder à la réponse d'Air Canada au CDP, visitez le site cdp.net. Air Canada diffusera son premier rapport GIFCC en 2022.

Depuis 2019, Air Canada présente un rapport annuel sur ses émissions de CO_2 à Transports Canada aux fins du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui vise certains vols internationaux et est conçu pour atteindre l'objectif de croissance carboneutre de l'industrie du transport aérien.

Air Canada est signataire, par l'intermédiaire du Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA), du Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant de l'aviation. Ce plan d'action, auquel participent les parties prenantes du secteur de l'aviation et le gouvernement fédéral, énonce comment les parties entendent réduire les GES provenant du transport aérien. Il constitue la base du plan d'action national présenté à l'OACI par le Canada et prévoit des mesures pour réduire les émissions attribuables au transport aérien international.

Air Canada participe activement, avec les parties prenantes de l'industrie, à plusieurs initiatives visant à mieux comprendre, planifier et mettre en œuvre des stratégies de protection de l'environnement à l'échelle régionale et planétaire. Air Canada siège au Conseil consultatif sur la durabilité et l'environnement (SEAC) de l'IATA. De plus, elle préside le sous-comité environnemental du CNLA, prend part à d'autres comités et groupes de travail sur l'environnement d'Airlines for America (A4A) ainsi qu'au Comité sur le développement durable de Star Alliance[MD], et est membre du Canadian Business for Social Responsibility (CBSR).

Notre plan d'action climatique

En mars 2021, Air Canada a publié son nouveau Plan d'action climatique, avec d'ambitieux jalons dans l'atteinte de son objectif de carboneutralité à long terme, d'ici 2050. À moyen terme, ses cibles absolues de réduction nette des GES d'ici 2030 sont les suivantes :

20 %

de réduction nette d'ici 2030 des GES

produits par nos opérations aériennes par rapport à l'année de référence 2019

30 %

de réduction nette d'ici 2030 des GES

produits par nos opérations au sol par rapport à l'année de référence 2019

50 M$

d'investissement

dans les carburants d'aviation durables (CAD), la réduction et l'élimination du carbone



Par l'intermédiaire du CNLA, Air Canada a participé à la formulation de la tarification du carbone pour l'industrie nationale du transport aérien aux fins du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques.

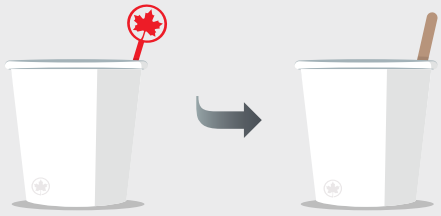
Air Canada est le premier transporteur aérien canadien à se joindre à l'Aviation Climate Taskforce (ACT), dont elle est un membre fondateur. L'ACT a été créé pour relever le défi des émissions croissantes de CO_2 produites par l'aviation commerciale. Le nouvel organisme sans but lucratif, formé de dix sociétés aériennes mondiales et du Boston Consulting Group, a été créé en 2021 pour accélérer la recherche et faire progresser les technologies émergentes de décarbonisation, notamment par le développement de carburants d'aviation durables.

- En mai 2021, **Air Canada a conclu avec l'Aéroport international d'Edmonton (« AIE ») un nouveau partenariat pour réduire les émissions de carbone et promouvoir un secteur aérien vert et durable. Le partenariat AIE-Air Canada sur le développement durable vise à réduire l'empreinte carbone des déplacements aériens**; les deux sociétés travaillent de concert à l'essai de technologies émergentes vertes au Campus de durabilité de la Cité, un écosystème qu'AIE a créé pour promouvoir l'innovation en matière d'environnement. Le partenariat reflète l'engagement des deux organisations à l'égard du développement durable et de la réduction de l'empreinte carbone jusqu'à la carboneutralité.
- En octobre 2021, **Air Canada a lancé son nouveau programme de voyages LAISSEZ MOINS**, qui offre à ses entreprises clientes des options efficaces pour compenser ou réduire les émissions de GES liées aux voyages d'affaires et diminuer leur empreinte carbone.
- En novembre 2021, **Air Canada et Carbon Engineering (« CE ») ont annoncé la signature d'un accord préliminaire visant à déterminer les possibilités de la technologie exclusive d'extraction directe dans l'air mise au point par CE**, qui consiste à capter le dioxyde de carbone dans l'atmosphère, et à examiner la façon dont elles peuvent faire progresser la décarbonisation de l'industrie du transport aérien. Les deux sociétés canadiennes prévoient explorer des activités de coopération potentielles dans les CAD, l'élimination permanente du dioxyde de carbone et l'innovation, ce qui inclut la possibilité pour Air Canada d'acheter des CAD utilisant la technologie de CE.

MOINS DE DÉCHETS

Malgré les répercussions financières et opérationnelles de la pandémie de COVID-19, Air Canada a maintenu son engagement à réduire les déchets. En 2020, Air Canada a atteint ses objectifs de gestion des déchets, axés sur la diminution de la quantité de déchets générés et envoyés aux sites d'enfouissement, 1) en réduisant de 20 % les déchets dans ses bureaux, ses installations et les salons Feuille d'érable, et 2) en recyclant 50 % des articles approuvés à bord de ses vols intérieurs. En 2021, Air Canada a maintenu ses efforts pour réduire les déchets tout en s'adaptant à l'impact de la pandémie de COVID-19, lorsque nécessaire. Elle a mis en place le recyclage de l'équipement de protection individuelle, dont les masques, dans le cadre des opérations canadiennes, de même que des processus d'élimination pour son programme de dépistage rapide, conformément aux exigences provinciales applicables.

Air Canada évalue de nouveaux objectifs en tenant compte de l'impact de la pandémie de COVID-19. Il peut s'agir de développer des solutions visant à modifier les flux de déchets en raison de la pandémie, de réduire l'utilisation du plastique à usage unique à bord, et, pour les différents services d'Air Canada, de procéder à une évaluation collaborative de la façon dont les déchets sont générés, éliminés et suivis dans l'ensemble de ses activités.





CONTRIBUTION À LA BIODIVERSITÉ

Air Canada s'applique à lutter contre le commerce illégal d'espèces sauvages et à attirer l'attention sur le problème et ses conséquences. En plus de mettre en danger les écosystèmes, ce commerce peut jouer un rôle déterminant dans la propagation des zoonoses, soit les maladies transmises de l'animal à l'homme. Par conséquent, la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages est également importante pour prévenir les pandémies d'origine zoonotique. Par l'intermédiaire du protocole d'entente de l'IATA et de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), Air Canada participe à la mise en œuvre de la CITES dans ses activités. Elle ne permet donc pas le transport d'espèces visées par la CITES, à moins que l'expéditeur certifie que celles-ci sont transportées en vertu d'un permis de la CITES délivré par un gouvernement. De plus, elle refuse de transporter les trophées de lions, de léopards, d'éléphants, de rhinocéros et de buffles d'Asie ainsi que les ailerons de requins et les primates non humains destinés à la recherche expérimentale ou en laboratoire.

En juin 2020, Air Canada a signé la Déclaration du palais de Buckingham, une entente historique comportant 11 engagements conçus pour éliminer les vulnérabilités dans le transport et mettre fin au commerce illégal d'espèces sauvages. Le 30 septembre 2020, Air Canada a obtenu la certification pour la prévention du commerce illégal d'espèces sauvages, devenant ainsi le premier transporteur aérien des Amériques à respecter en tous points cette norme de l'industrie. Créée en 2019 par l'IATA, la certification pour la prévention du commerce illégal d'espèces sauvages atteste qu'une société aérienne a intégré dans ses activités les 11 engagements de la Déclaration du palais de Buckingham de United for Wildlife.

Air Canada reste à l'affût de nouvelles occasions de collaborer avec des organisations et des partenaires de l'industrie pour contribuer à la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages. Parmi les récentes collaborations, Air Canada a lancé une campagne de sensibilisation organisée avec l'Aéroport international d'Edmonton, également signataire de la Déclaration du palais de Buckingham, et a organisé un webinaire entre membres avec l'Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC).

Prêt pour le décollage

TOUJOURS PLUS HAUT

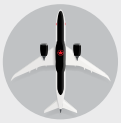
Au cours de la dernière décennie, Air Canada a ambitionné de devenir durablement un champion mondial, s'efforçant de tirer parti d'occasions rentables d'expansion internationale et d'attributs concurrentiels, d'établir et de mettre en œuvre des initiatives axées sur la maîtrise des coûts et la croissance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

La relance d'Air Canada est tributaire de la fondation solide qu'elle a bâtie au fil des dernières années en vue de renouer avec son ambition de devenir un champion mondial, tout en tirant parti d'occasions inédites et en poursuivant son engagement inébranlable à l'égard de la sécurité, de l'excellence du service et de l'expérience client.

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



assurer son avenir en demeurant vigilante à l'égard des coûts, en saisissant les occasions et en faisant des investissements stratégiques judicieux;



atteindre de nouveaux horizons, en s'appuyant sur ses forces concurrentielles pour développer ses activités en élargissant sa portée internationale et en explorant sans cesse de nouvelles possibilités;



rehausser l'expérience de sa clientèle et soutenir la création d'expériences client inoubliables et de liens authentiques avec sa clientèle en optimisant son programme de fidélité, ses technologies, et ses produits innovants;



favoriser la collaboration au travail, dans le respect des diverses cultures et langues, tout en jouant un rôle social important.

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

- Un personnel talentueux et une culture d'entreprise primée
- Une marque dynamique de vaste notoriété
- Un parc aérien rationalisé, moderne, écoénergétique et polyvalent, offrant des configurations d'appareils de pointe
- Un réseau mondial de nature à satisfaire à la demande de divers segments de clientèle et valorisé par l'affiliation de la Société au réseau Star Alliance et par la conclusion de nombreux accords commerciaux
- Une expérience client rehaussée par des produits et services concurrentiels, notamment le programme Aéroplan entièrement transformé
- Air Canada Rouge, transporteur loisirs à faibles coûts
- Une offre de transport de fret élargie
- De nouvelles technologies d'avant-garde et d'autres améliorations technologiques
- Son engagement à l'égard de la durabilité


AIR CANADA

Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs

Fourchette des cours et volume des opérations sur les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'Air Canada (AC) à la TSX

2021	HAUT	BAS	VOLUME DES OPÉRATIONS
1er trimestre	31,00	19,37	295 825 811
2e trimestre	29,17	22,70	227 087 773
3e trimestre	27,41	22,30	158 870 394
4e trimestre	26,80	19,31	193 792 761

RESTRICTIONS RELATIVES AU DROIT DE VOTE

En 2018, le gouvernement du Canada a adopté la *Loi sur la modernisation des transports*. Cette loi a notamment eu pour effet de modifier la *Loi sur les transports au Canada* (« LTC ») en faisant passer de 25 % à 49 % la limite à la propriété étrangère dans le capital des transporteurs aériens canadiens, tout en plafonnant les droits de vote d'un même non-Canadien et de l'ensemble des transporteurs aériens non canadiens à 25 %. À l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires d'Air Canada de 2019, ceux-ci ont approuvé un plan d'arrangement en application de l'article 192 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* visant à donner effet aux modifications des statuts constitutifs modifiés d'Air Canada, de manière à harmoniser les restrictions applicables à la propriété et aux droits de vote de non-Canadiens avec celles prévues par la définition de « Canadien » au paragraphe 55(1) de la LTC modifiée récemment. La Cour supérieure du Québec a par la suite rendu une ordonnance définitive approuvant le plan d'arrangement. Les statuts constitutifs modifiés sont entrés en vigueur le 8 mai 2019.

Autres renseignements

RELATIONS AVEC LES ACTIONNAIRES

Téléphone : 514 422-6644
Télécopieur : 514 422-0296
shareholders.actionnaires@aircanada.ca

RELATIONS AVEC LES INVESTISSEURS

Téléphone : 514 422-7849
Télécopieur : 514 422-7877
investors.investisseurs@aircanada.ca

SIÈGE SOCIAL

Centre Air Canada
7373, boul. Côte-Vertu Ouest
Saint-Laurent (Québec) H4S 1Z3
Internet : aircanada.com
Air Canada se conforme aux règles adoptées par la Bourse de Toronto.

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Compagnie Trust TSX
2001, boul. Robert-Bourassa
Bureau 1600
Montréal (Québec) H3A 2A6
Téléphone : 1 800 387-0825
(Canada et États-Unis)
416 682-3860 (autre pays)
Courriel : demandesactionnaires@tmx.com
Web : tsxtrust.com

This annual report is published in the two official languages of Canada. To receive an English copy, please contact Shareholder Relations.

Conseil d'administration et 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	Comité des ressources humaines et de la rémunération
Vagn Sørensen Président du Conseil, Air Canada Londres, Royaume-Uni			Membre	
Amee Chande Administratrice de sociétés et consultante en stratégie Los Altos, Californie	Membre	Membre		
Christie J.B. Clark Administrateur de sociétés Toronto (Ontario)	Président		Membre	
Gary A. Doer Administrateur de sociétés Winnipeg (Manitoba)		Membre		Membre
Rob Fyfe Administrateur de sociétés Auckland, Nouvelle-Zélande		Président		Membre
Michael M. Green Chef de la direction et directeur principal Tenex Capital Management East Hampton (New York)		Membre		Membre
Jean Marc Huot Associé Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l. Montréal (Québec)		Membre	Membre	
Madeleine Paquin Présidente et chef de la direction Logistec Corporation Montréal (Québec)		Membre	Membre	
Michael Rousseau Président et chef de la direction Air Canada Saint-Lambert (Québec)				
Kathleen Taylor Administratrice de sociétés Toronto (Ontario)	Membre		Membre	Membre
Annette Verschuren Présidente du conseil et chef de la direction, NRStor Inc. Toronto (Ontario)	Membre		Présidente	
Michael M. Wilson Administrateur de sociétés Bragg Creek (Alberta)	Membre			Président

Mandats des comités disponibles à l'adresse https://www.aircanada.com/ca/fr/aco/home/about/corporate-governance.html#/

Hauts dirigeants[1)]



Michael Rousseau
Président et
chef de la direction



Marc Barbeau
Vice-président général et
chef des Affaires juridiques



Lucie Guillemette
Vice-présidente générale
et chef des Affaires
commerciales



Amos S. Kazzaz
Vice-président général
et chef des Affaires
financières



Craig Landry
Vice-président général et
chef des opérations



Arielle Meloul-Wechsler
Vice-présidente générale
et chef des Ressources
humaines et des Affaires
publiques



Mark Galardo
Premier vice-président –
Planification du réseau
et Gestion du chiffre
d'affaires



Mark Nasr
Premier vice-président –
Produits, Marketing et
Commerce électronique



Richard Steer
Premier vice-président –
Exploitation et
Transporteurs Express



Murray Strom
Premier vice-président –
Opérations aériennes



Carolyn M. Hadrovic
Vice-présidente et
secrétaire générale

1) « Hauts dirigeants » englobe les postes suivants : chef de la direction, chef des Affaires financières, secrétaire général ainsi que vice-présidents généraux et premiers vice-présidents.



Rapport de gestion 2021

1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES

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

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

1) Le résultat avant impôts ajusté, le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada.

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

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

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

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

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

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

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

2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada[MD] » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge[MD] » (« Air Canada Rouge »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2021 et l'exercice 2021, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés audités et les notes complémentaires d'Air Canada de l'exercice 2021. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 21, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 17 février 2022.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 18 février 2022, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2021 et de l'exercice 2021. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au sedar.com.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

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

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

Air Canada, à l'image du reste de l'industrie mondiale du transport aérien, a continué de faire face à une baisse importante du trafic en 2021, en regard de l'exercice 2019, et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada. Bien qu'il y ait des indices d'amélioration, la demande de transport demeure difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation pourrait se rétablir. La pandémie de COVID-19 a et peut continuer d'avoir des répercussions économiques importantes, notamment sur les dépenses et le comportement des entreprises et des consommateurs, facteur qui pourrait à son tour affecter gravement la demande à l'égard du transport aérien. Le retour des voyages d'affaires aux niveaux d'avant la pandémie peut être perturbé par l'évolution des modèles commerciaux et des pratiques de télétravail sous l'influence de la pandémie de COVID-19, y compris le recours accru et continu aux vidéoconférences et autres technologies de télétravail ainsi que la tendance des entreprises et des consommateurs à adopter des modes de transport ayant une empreinte écologique moindre. Air Canada suit de très près la situation et prendra les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19, laquelle dépendra de divers facteurs, parmi lesquels l'évolution de l'épidémie, y compris ses variants, la disponibilité de tests de dépistage rapides, de vaccins et de traitements efficaces contre le virus, les mesures prises par les gouvernements notamment en matière de santé et autres restrictions et la réaction des voyageurs, la complexité associée au redémarrage d'un secteur dont les nombreuses parties prenantes doivent agir de façon coordonnée, ainsi que le moment et l'ampleur de la reprise des voyages internationaux et des voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, aucun de ces facteurs ne pouvant être prédit avec certitude.

Les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, la concurrence, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les cours de l'énergie, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les autres épidémies, les attentats terroristes, les conflits armés, sa dépendance envers les fournisseurs clés, sa capacité d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les interruptions de service, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité de la main-d'œuvre d'Air Canada, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance^MD et des coentreprises, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse sedar.com, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de ce rapport (ou à la date précisée de leur formulation) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Principales hypothèses

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

Propriété intellectuelle

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

Autre information intégrée par renvoi

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



Le seul transporteur international réseau quatre étoiles en Amérique du Nord

3. À PROPOS D'AIR CANADA

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

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen d'un contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), filiale entièrement détenue de Chorus Aviation Inc., relativement aux vols régionaux exploités pour son compte sous la dénomination Air Canada Express. Les vols régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle internationale de la Société, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge. Le 1er mars 2021, Air Canada a annoncé un accord (décrit plus amplement dans le présent rapport de gestion) modifiant les modalités de son CAC et regroupant tous ses services aériens régionaux sous Jazz.

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

Au 31 décembre 2021, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comprenait 175 appareils, soit 97 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus et 78 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, dont un avion-cargo 767 de Boeing, alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 39 appareils monocouloirs d'Airbus. Au 31 décembre 2021, le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 50 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, 48 appareils à turbopropulseurs Dash 8 de De Havilland et 25 appareils E175 d'Embraer pour un total de 123 appareils.

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

Le programme Aéroplan d'Air Canada est le principal programme de fidélité du Canada en matière de voyages. L'adhésion permet d'accumuler des points Aéroplan pour des voyages par Air Canada et certains partenaires et pour l'achat de produits et services auprès de fournisseurs et partenaires participants. Les membres



peuvent échanger leurs points contre un vaste éventail de voyages, marchandises, cartes-cadeaux et autres primes offertes directement par les partenaires participants ou par l'entremise de fournisseurs d'Aéroplan. Le statut Aéroplan Élite reconnaît la fidélité des grands voyageurs d'Air Canada ainsi que des membres les plus actifs d'Aéroplan en leur offrant une gamme de services prioritaires associés aux voyages et de privilèges réservés aux membres.

Air Canada Cargo, division d'Air Canada, est un fournisseur de services de fret aérien d'envergure mondiale qui assure des services de transport de fret par l'entremise de vols de passagers et de vols tout-cargo, y compris par avions-cargos. Air Canada Cargo utilise l'espace de chargement de fret que procurent les gros-porteurs du parc principal d'Air Canada, certains appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus qui ont été convertis pour les doter d'un espace de chargement de fret accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers, ainsi qu'un avion-cargo 767 de Boeing. Air Canada Cargo exploitait un avion-cargo 767 de Boeing au 31 décembre 2021 et elle prévoit en mettre trois autres en service d'ici la fin de 2022. En 2022, Air Canada entend continuer de mettre à profit sa flotte d'avions-cargos pour tirer parti de la croissance du volume de fret aérien.

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

Photo : Jason Berry, vice-président – Fret, sur le pont principal de notre premier avion-cargo 767-300ER de Boeing converti. Renforçant la capacité en soute des réseaux intérieur et international d'Air Canada, les avions-cargos offriront à nos clients de la chaîne d'approvisionnement un accès à long terme à la capacité de fret aérien fiable tout au long de l'année que nous avons mobilisée avec nos vols tout-cargo durant la pandémie.

4. FAITS SAILLANTS DE 2021

Air Canada, à l'image du reste de l'industrie mondiale du transport aérien, a continué de faire face à une baisse importante du trafic en 2021, en regard de l'exercice 2019, et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada.

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

Financement et situation de trésorerie

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

Le 12 avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada (par l'intermédiaire de la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada) une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres qui lui donnait accès à des liquidités maximales de 5,879 G$ par l'intermédiaire du programme de Crédit d'urgence pour les grands employeurs (« CUGE »).

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

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

- Un montant maximal de 1,404 G$ consistant en une tranche de la facilité de crédit non garantie visant à financer le remboursement de billets non remboursables aux clients. La facilité d'une durée de sept ans échéant en avril 2028 porte intérêt au taux annuel de 1,211 %. Les prélèvements sur cette facilité étaient disponibles et ont été effectués mensuellement en fonction du montant des remboursements traités et versés jusqu'au 30 novembre 2021. Au 31 décembre 2021, un montant de 1,273 G$ avait été prélevé à même cette facilité pour financer le remboursement de billets non remboursables aux clients. Aucun montant supplémentaire ne peut être prélevé sur cette facilité.
- Un produit brut de 500 M$ tiré du placement de 21 570 942 actions d'Air Canada, au prix de 23,17933 $ l'action (produit net de 480 M$), toujours détenues par le gouvernement.
- Un montant de 1,5 G$ sous forme de facilité de crédit renouvelable garantie échéant en avril 2026 et portant intérêt au taux CDOR (Canadian Dollar Offered Rate) majoré de 1,5 %. La facilité était garantie au moyen d'une charge de premier rang grevant les actifs d'Aéroplan, les actions détenues par Air Canada dans Aéroplan ainsi que certains actifs d'Air Canada. Air Canada n'a prélevé aucun montant sur cette facilité qui, comme il est indiqué ci-dessus, a depuis été résiliée par Air Canada.
- Un montant de 2,475 G$ sous forme de trois facilités de crédit non renouvelables et non garanties de 825 M$ chacune. La première, une tranche d'une durée de cinq ans échéant en avril 2026, porte intérêt au taux annuel CDOR majoré de 1,75 %; la deuxième, une tranche d'une durée de six ans échéant en avril 2027, porte intérêt au taux annuel de 6,5 % (augmentant à 7,5 % après cinq ans); et la troisième, une tranche d'une durée de sept ans échéant en avril 2028, porte intérêt au taux annuel de 8,5 % (augmentant à 9,5 % après cinq ans). Aucun montant n'a été prélevé sur ces facilités qui, comme il est indiqué ci-dessus, ont depuis été résiliées par Air Canada.
- Air Canada a émis, en faveur du gouvernement du Canada, 14 576 564 bons de souscription pouvant initialement être exercés pour l'achat d'un nombre équivalent d'actions d'Air Canada, au prix d'exercice de 27,2698 $ l'action, au cours d'une période de 10 ans. La moitié des bons de souscription ont été acquis lors de la mise en place des facilités de crédit garanties et non garanties ci-dessus, tandis que la moitié restante serait acquise proportionnellement aux montants qu'Air Canada aurait pu utiliser en vertu des facilités de crédit non garanties désormais expirées. Les bons de souscription étaient assujettis à un droit de rachat non récurrent en faveur

d'Air Canada, aux termes duquel Air Canada pouvait, à certaines conditions, racheter aux fins d'annulation tous les bons de souscription en circulation à un prix par bon de souscription égal à leur juste valeur de marché. Les bons de souscription dont les droits sont acquis pouvaient être exercés par leur porteur soit en payant le prix d'exercice, soit en exerçant une option d'exercice sans décaissement. Étant donné la résiliation des facilités de crédit d'exploitation, les bons de souscription dont les droits ne sont pas acquis ont été annulés. De plus, Air Canada a exercé son droit de rachat sur les bons de souscription dont les droits sont acquis et les a rachetés et annulés en janvier 2022 pour la somme de 82 M$, ce qui équivaut à la valeur comptable des bons de souscription dont les droits sont acquis au 31 décembre 2021.

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

- Offre de l'option de remboursement selon le mode de paiement initial aux clients admissibles qui ont acheté des billets non remboursables avant le 13 avril 2021 pour un voyage commençant au plus tôt en février 2020, mais qui n'ont pas voyagé en raison de la COVID-19. En appui à ses agences de voyages partenaires, Air Canada a décidé qu'elle ne reprendrait pas la commission de vente que celles-ci ont touchée sur les billets remboursés.
- Reprise des dessertes ou accès au réseau d'Air Canada dans la plupart des collectivités régionales où le service avait été suspendu en raison des répercussions de la COVID-19 sur les déplacements, au moyen de services directs ou de nouveaux accords interlignes avec des transporteurs régionaux tiers.
- Restrictions s'appliquant aux dividendes ou aux paiements de distributions sur les titres de participation d'Air Canada, ou à tout achat, rachat ou autre acquisition ou cession à titre onéreux de tout titre de participation ou titre d'emprunt convertible d'Air Canada tant qu'une dette était en cours en vertu des facilités de crédit garanties ou non garanties (à l'exclusion de la tranche de la facilité de crédit non garantie affectée aux remboursements des billets non remboursables aux clients) et pendant une période de 12 mois suivant la résiliation de ces facilités.
- Obligations de maintenir un niveau d'emploi équivalent ou supérieur à celui du 1er avril 2021.
- Achèvement de l'acquisition par la Société de 33 appareils A220 d'Airbus construits aux installations d'Airbus situées à Mirabel, au Québec. Air Canada s'est également engagée à prendre livraison de la totalité des 40 appareils 737 MAX de Boeing en commande ferme. L'exécution de ces commandes demeure assujettie aux modalités des conventions d'achat applicables.

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

Opérations de refinancement

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

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



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

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

Naviguer à travers la pandémie de COVID-19

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

- Depuis le 5 juillet 2021, les voyageurs entièrement vaccinés qui sont autorisés à entrer au Canada ne sont plus soumis à l'obligation fédérale de se mettre en quarantaine ou de subir un test de dépistage de la COVID-19 au huitième jour suivant leur arrivée.
- Depuis le 9 août 2021, les citoyens et résidents permanents entièrement vaccinés des États-Unis, qui vivent dans ce pays, peuvent entrer au Canada pour un voyage non essentiel, sous certaines conditions. L'obligation de mise en quarantaine dans un hôtel désigné par le gouvernement est également levée pour tous les voyageurs à partir de cette date.
- Depuis le 7 septembre 2021, les ressortissants étrangers entièrement vaccinés ont le droit d'entrer au Canada pour un voyage non essentiel. Les voyageurs étrangers qui ne satisfont pas aux exigences pour être considérés comme entièrement vaccinés demeurent interdits d'entrée au Canada,



sauf s'ils sont admissibles à l'exemption précisée dans les décrets pris au titre de la *Loi sur la mise en quarantaine*. Les enfants non vaccinés de moins de 12 ans – de moins de cinq ans, selon une révision ultérieure –, accompagnés de parents, beaux-parents ou tuteurs entièrement vaccinés, ne sont pas tenus de faire une quarantaine, mais ils doivent observer des mesures sanitaires rigoureuses, notamment les règles relatives aux tests de dépistage (hormis quelques exceptions) et éviter les contacts avec d'autres personnes pendant 14 jours.

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

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

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

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



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

Réseau et horaire

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

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



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

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

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

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

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

- Deux nouvelles lignes saisonnières reliant Québec à Vancouver et à Calgary. Ces services devraient commencer en mai 2022.
- Accroissement du service pour plusieurs destinations clés de l'Amérique du Sud. La desserte toute l'année de São Paulo, au Brésil, à partir de Montréal a repris en décembre 2021. Le service sans escale entre Montréal et Bogotá, en Colombie, a commencé au début de décembre 2021, alors que la fréquence des vols entre Toronto et Bogotá est passée à quatre par semaine à compter de novembre 2021. Le service entre Toronto et Santiago, au Chili, a repris en janvier 2022. Air Canada dessert maintenant Buenos Aires, en Argentine, à partir de Toronto et de Montréal, via São Paulo.
- Nouveau service saisonnier entre Toronto et Saint-Domingue, en République dominicaine, dès décembre 2021.
- Établissement de l'horaire d'été 2022 prévu pour l'Europe, l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Inde. Outre ses services réguliers assurés toute l'année,

Air Canada a annoncé la reprise d'importantes dessertes saisonnières estivales telles que Barcelone, Venise, Nice, Manchester, Édimbourg et Reykjavik.

→ Depuis octobre 2021, expansion du service vers l'Inde avec accroissement de la fréquence au départ de Toronto, et nouvelle desserte sans escale toute l'année de Delhi au départ de Montréal.

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

Nos employés et notre culture

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

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

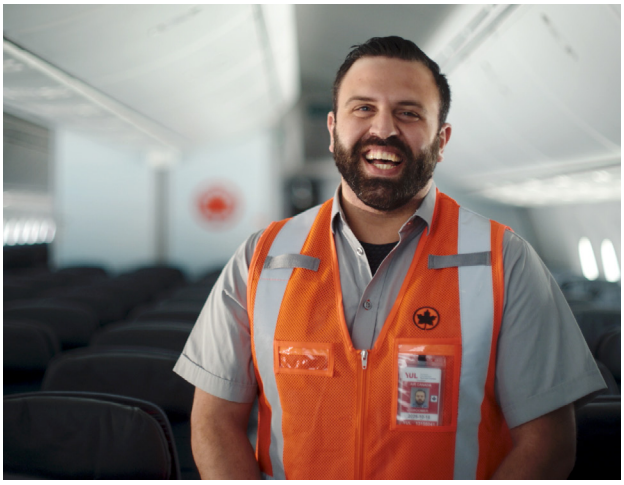


Expérience client

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

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





Prêts à voyager, simple à utiliser, facilite le choix des clients parmi les destinations envisagées en présentant, au moyen d'une carte interactive, les pays accessibles aux visiteurs.

En 2021, Air Canada a été nommée meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour la troisième année de suite par les lecteurs de *Global Traveler*. La Société a aussi été nommée Meilleur transporteur aérien pour la propreté des cabines pour la deuxième année d'affilée dans le cadre du 18e sondage effectué auprès du lectorat de *Global Traveler*, composé de voyageurs d'affaires assidus et raffinés. De plus, l'Airline Passenger Experience Association (« APEX ») a de nouveau conféré à Air Canada la cote cinq étoiles pour 2022 dans la catégorie sociétés aériennes internationales de son programme Official Airline Ratings, fondé sur la rétroaction des clients. Pour l'attribution des distinctions de 2022, des passagers ont évalué près d'un million de vols assurés par plus de 600 sociétés aériennes de partout dans le monde sur une échelle de cinq étoiles.

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

Aéroplan

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

- La prolongation du statut Aéroplan Élite jusqu'à la fin de 2022 et l'amélioration d'autres politiques souples.
- Le lancement de partenariats avec Starbucks, la Régie des alcools de l'Ontario (la « LCBO »), l'un des plus grands détaillants de boissons alcoolisées du monde, et avec Rocky Mountaineer et Uber Canada.



- Le lancement de la nouvelle carte de crédit Chase Aeroplan[MD] World Elite Mastercard[MD], offrant aux titulaires de carte aux États-Unis la possibilité d'accumuler des points Aéroplan plus rapidement, Chase étant le plus grand émetteur de cartes comarquées aux États-Unis.
- L'ajout d'Aéroplan comme partenaire de transfert pour les points Ultimate Rewards[MD] aux titulaires d'une carte Chase admissible.

Fret

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

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

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

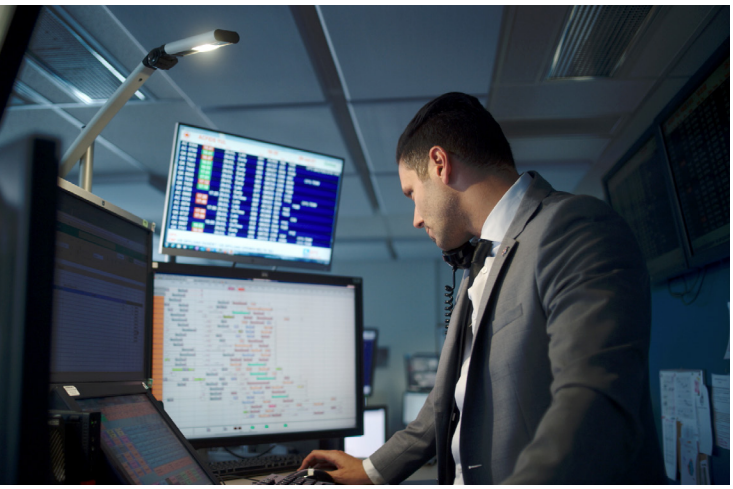
Regroupement des services aériens Air Canada Express sous Jazz

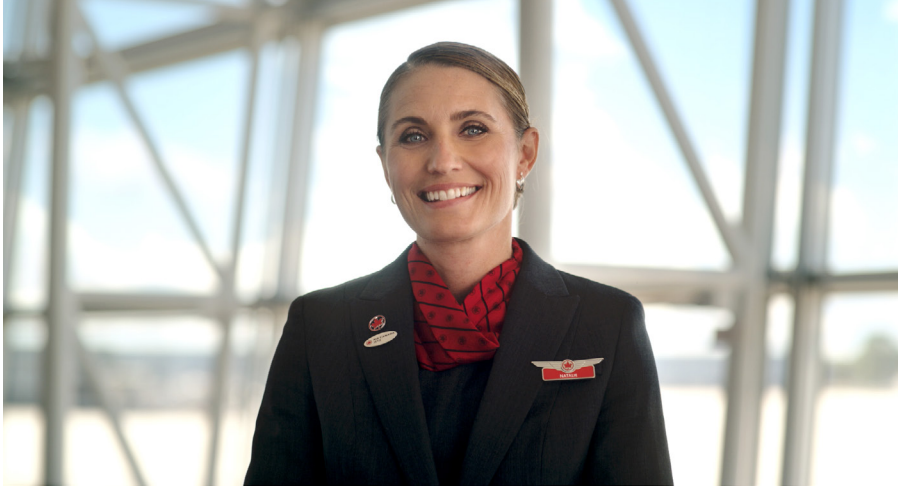
Le 1er mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier le CAC conclu avec Jazz et a regroupé l'ensemble de ses services aériens régionaux sous Jazz. Par suite des modifications apportées au CAC et du regroupement des services aériens régionaux, Air Canada prévoit une réduction de coût de 400 M$ sur la durée de 15 ans du contrat qui expire en 2035 (43 M$ par année jusqu'en 2026 et 18 M$ par année par la suite). De plus, le CAC révisé a eu pour effet d'abaisser les dépenses d'investissement et les coûts de location d'avions contractuels futurs par suite de la restructuration du parc aérien destiné au CAC, ce qui permet d'éviter des dépenses d'investissement futures estimées à 193 M$. Le CAC modifié a pris effet de façon rétroactive au 1er janvier 2021.

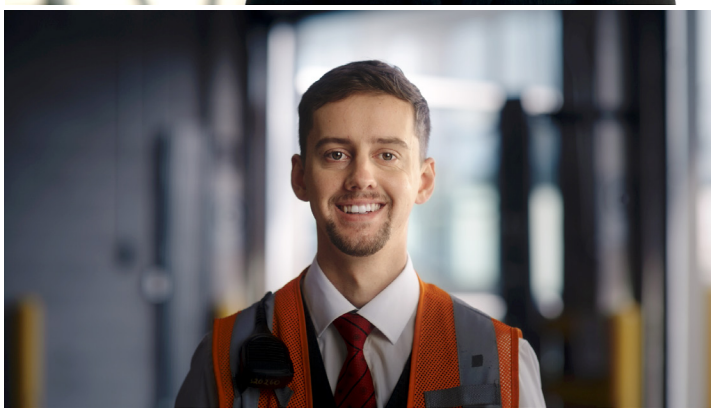
Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat A.T. Inc.

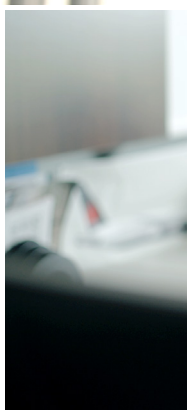
Le 2 avril 2021, Air Canada a annoncé la résiliation de la convention d'arrangement prévoyant l'acquisition de Transat A.T. Inc. (« Transat ») par Air Canada, contre l'acquittement par Air Canada à Transat de frais de résiliation de 12,5 M$ et la levée de toute obligation pour Transat d'acquitter des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

5. STRATÉGIE









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

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

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



assurer son avenir en demeurant vigilante à l'égard des coûts, en saisissant les occasions et en faisant des investissements stratégiques judicieux;



atteindre de nouveaux horizons, en s'appuyant sur ses forces concurrentielles pour développer ses activités en élargissant sa portée internationale et en explorant sans cesse de nouvelles possibilités;

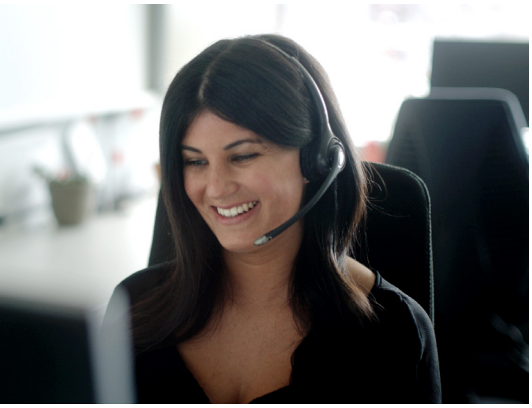


rehausser l'expérience de sa clientèle et soutenir la création d'expériences clients inoubliables et de liens authentiques avec sa clientèle en optimisant son programme de fidélité, ses technologies et ses produits innovants;



favoriser la collaboration au travail, dans le respect des diverses cultures et langues, tout en jouant un rôle social important.







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

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

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

Air Canada dispose d'un parc aérien moderne et efficace, notamment les appareils 777 de Boeing assortis de coûts par SMO concurrentiels qui sont idéaux pour desservir les marchés d'agrément à fort volume, outre les appareils 787 de Boeing, assortis d'une capacité intermédiaire à moindres coûts d'exploitation et d'une bonne flexibilité au chapitre de la distance franchissable. La Société a de plus poursuivi le renouvellement de sa flotte d'appareils monocouloirs. Au 31 décembre 2021, le parc d'Air Canada comptait 31 appareils 737 MAX 8 de Boeing. L'exploitation commerciale des appareils 737 MAX 8 de Boeing a repris le 1er février 2021. Au 31 décembre 2021, Air Canada avait pris livraison de 27 appareils A220-300 d'Airbus. L'A220-300 d'Airbus a remplacé l'E190 d'Embraer et, du fait de sa distance franchissable supérieure et de



son efficacité accrue, il offre de meilleures possibilités de déploiement qui permettront à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés convenant moins à ses plus gros appareils, comme le 737 MAX de Boeing ou l'A320 d'Airbus. Grâce aux investissements effectués dans son parc aérien, Air Canada est en bonne position pour demeurer le chef de file sur les différents marchés desservis. La flotte d'appareils monocouloirs est en cours de modernisation, en faveur d'appareils A220 d'Airbus et 737 MAX de Boeing à la fine pointe, économiques et écoénergétiques.

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

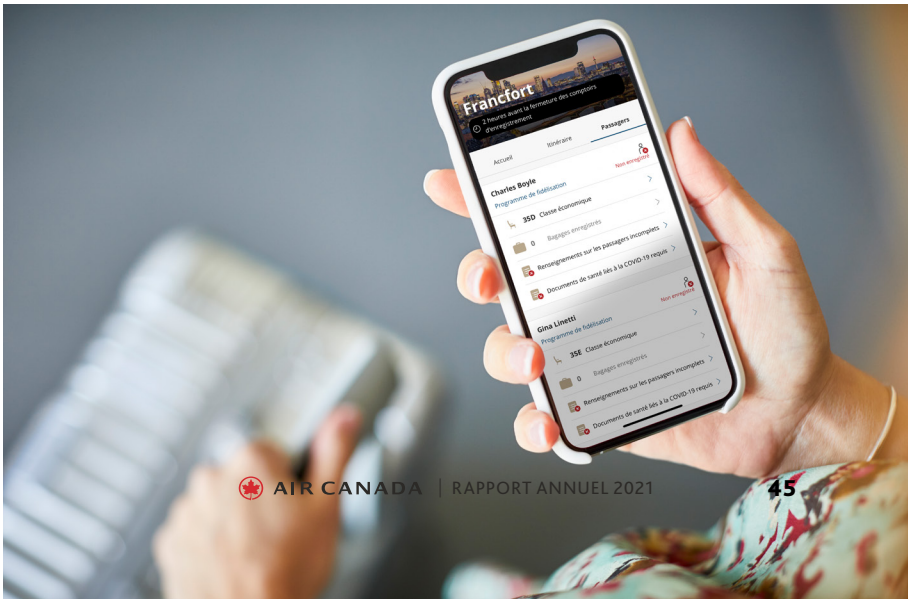
Air Canada Rouge, transporteur loisirs d'Air Canada, tire parti des forces d'Air Canada, notamment son vaste

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

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

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

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



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









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

Engagement à l'égard de la durabilité

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

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

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

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

Pour y parvenir, Air Canada a établi les cibles absolues de réduction nette des GES à moyen terme suivantes :

- Réduction nette de 20 % des GES produits par ses opérations aériennes d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019.
- Réduction nette de 30 % des GES produits par ses opérations au sol d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019.

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

Produits passages réseau

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

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

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

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

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

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

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

Produits passages tirés des lignes intérieures

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

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

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

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

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

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

En 2021, sur fond de réduction de la capacité de 48,0 %, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont chiffrés à 245 M$, en baisse de 223 M$ ou de 47,6 % par rapport à 2020, alors qu'Air Canada avait exercé ses activités d'exploitation essentiellement selon son horaire régulier d'avant la pandémie durant les deux premiers mois de 2020; la baisse a toutefois été partiellement contrebalancée par une augmentation de la demande au second semestre de 2021 à la suite de l'assouplissement des restrictions de voyage, bien qu'à un rythme plus lent que celui des autres marchés internationaux étant donné le maintien de restrictions rigoureuses liées à la COVID-19 dans de nombreux pays de la région Asie-Pacifique.

Produits passages tirés des autres lignes

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

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

Produits fret

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

La demande à l'égard des services de fret aérien demeurait forte en 2021, notamment sur les marchés transatlantiques et transpacifiques. Alors que la demande de capacité de fret aérien est restée forte en 2021, l'offre mondiale a continué de se ressentir des effets de la pandémie de COVID-19 étant donné la réduction de la capacité découlant de la diminution du nombre de vols exploités à l'échelle internationale, particulièrement par les sociétés aériennes commerciales. En 2021, Air Canada a généré des produits fret record en poursuivant l'exploitation de plusieurs appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus temporairement convertis et en mettant en service, en décembre 2021, son premier avion-cargo 767 de Boeing.

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

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

Autres produits

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

Charges d'exploitation

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

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

Carburant aviation

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

Salaires et charges sociales

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

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

Charges liées aux transporteurs régionaux

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

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

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

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

Dotation aux amortissements

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

Maintenance avions

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

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

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

Éléments particuliers

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

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

Pertes de valeur

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

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

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

Subvention salariale d'urgence du Canada

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

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

Provisions pour réduction de l'effectif

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

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

Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux

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

Règlement lié à un régime d'avantages du personnel

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

Autres

Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat

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

Modifications des contrats d'achat de capacité

En mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier le CAC conclu avec Jazz, aux termes duquel Jazz exploite actuellement des vols régionaux sous la marque Air Canada Express. Dans le cadre du contrat modifié, Air Canada a transféré à Jazz l'exploitation de sa flotte d'appareils E175 d'Embraer, jusque-là assurée par Sky Regional, et Jazz est devenue l'unique exploitant des vols sous la marque Air Canada Express. Le CAC conclu avec Sky Regional a été résilié. Air Canada a comptabilisé une charge nette de 2 M$ pour refléter les modifications apportées au CAC et le regroupement des vols régionaux. Cette charge tenait compte d'une provision nette de 12 M$ au titre des frais estimés de résiliation à payer, largement contrebalancée par l'annulation des obligations locatives et des coûts des stocks associés aux appareils mis hors service.

Autres charges d'exploitation

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

Charges autres que d'exploitation

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

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

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

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

En 2021, Air Canada a comptabilisé une perte aux règlements et modifications de dette de 129 M$. La perte tenait compte de la radiation des coûts amortis et des primes de remboursement anticipé dans le cadre d'une série d'opérations de refinancement réalisées en 2021, décrite à la rubrique 4, *Faits saillants de 2021*, du présent rapport de gestion.

Impôts sur le résultat

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

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

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

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

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

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

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

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

Produits passages réseau

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

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

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

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

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

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

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

Produits passages tirés des lignes intérieures

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

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

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

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

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

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

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

Produits passages tirés des autres lignes

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

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

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

Produits fret

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

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

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

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

Autres produits

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

Charges d'exploitation

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

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

Carburant aviation

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

Salaires et charges sociales

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

Charges liées aux transporteurs régionaux

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

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

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

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

Dotation aux amortissements

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

Maintenance avions

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

Éléments particuliers

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

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

Charges autres que d'exploitation

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

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

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

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

8. PARC AÉRIEN

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

En raison de l'augmentation marquée de la demande à l'égard de l'espace de chargement de fret, Air Canada a assuré des vols tout-cargo au moyen d'avions de passagers ainsi que d'appareils 777-300ER de Boeing et A330 d'Airbus convertis temporairement. L'espace de chargement de fret des avions convertis a été accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers. Air Canada entend retirer progressivement les appareils temporairement convertis d'ici la fin de 2022 à mesure que leurs cabines sont ramenées à leur configuration passagers. Elle a intégré à son parc aérien un avion-cargo 767 de Boeing en décembre 2021 et envisage d'y ajouter trois autres avions-cargos 767 de Boeing d'ici la fin de 2022. Ces avions-cargos sont pris en compte dans le tableau ci-après.

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge au 31 décembre 2020 et au 31 décembre 2021, ainsi que le parc projeté au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2023.

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

	Réel			Projeté			
Air Canada (parc aérien principal)	31 déc. 2020	Modifications apportées au parc aérien en 2021	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien en 2022	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	15	(4)	11	7	18	-	18
777-300ER de Boeing (fret)	4	3	7	(7)	-	-	-
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29	1	30	2	32
767-300 de Boeing (avions-cargos)	-	1	1	3	4	4	8
A330-300 d'Airbus	13	(1)	12	4	16	-	16
A330-300 d'Airbus (fret)	3	1	4	(4)	-	-	-
Total – gros-porteurs	**78**	**-**	**78**	**4**	**82**	**6**	**88**
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	24	7	31	9	40	-	40
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	21	(3)	18	(2)	16	-	16
A319 d'Airbus	16	(10)	6	(3)	3	-	3
A220-300 d'Airbus	15	12	27	6	33	-	33
Total – appareils monocouloirs	**91**	**6**	**97**	**10**	**107**	**-**	**107**
Total – parc aérien principal	**169**	**6**	**175**	**14**	**189**	**6**	**195**
Air Canada Rouge							
Appareils monocouloirs							
A321 d'Airbus	14	-	14	-	14	-	14
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	**39**	**-**	**39**	**-**	**39**	**-**	**39**
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	**208**	**6**	**214**	**14**	**228**	**6**	**234**

Air Canada Express

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

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

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

9. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

9.1 LIQUIDITÉ

Incidence de la pandémie de COVID-19

Air Canada, à l'image de l'industrie mondiale du transport aérien, a continué de faire face à une baisse importante du trafic en 2021, en regard de l'exercice 2019, et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada.

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

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

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

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

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

Gestion du risque de liquidité

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 9.6, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, 9.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, et 9.8, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d'au moins 12 mois après chaque période de présentation de l'information financière, notamment en fonction de plusieurs scénarios et de diverses hypothèses, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement.

Au 31 décembre 2021, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 10 361 M$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 9 403 M$ et d'un montant de 958 M$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit.

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

9.2 SITUATION FINANCIÈRE

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

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

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

Au 31 décembre 2021, l'actif net au titre des régimes d'avantages sociaux à long terme s'élevait à 983 M$ (soit les actifs au titre des régimes de retraite de 3 571 M$ déduction faite du passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 2 588 M$), en hausse de 1 158 M$ par rapport au 31 décembre 2020. Cette augmentation est surtout attribuable au gain actuariel net à la réévaluation du passif des régimes d'avantages du personnel de 1 731 M$ (1 311 M$,

après impôts) comptabilisé à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada, facteur en partie contrebalancé par la charge au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel comptabilisée en 2021. Ce gain actuariel tient compte de l'incidence nette de la majoration de 61 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer le passif.

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

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

9.3 DETTE NETTE

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

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

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

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

9.4 FONDS DE ROULEMENT

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

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

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

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

9.5 FLUX DE TRÉSORERIE

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

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

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

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

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

Au quatrième trimestre de 2021, les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont chiffrés à 133 M$, en baisse de 691 M$ par rapport au trimestre correspondant de 2020, principalement en raison du produit tiré de l'émission d'actions au quatrième trimestre de 2020. En 2021, les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont établis à 4 011 M$, en baisse de 691 M$ par rapport à 2020. Les activités de financement de 2021 comprennent le produit net de 480 M$ découlant de l'accord de financement par instruments de capitaux propres conclu avec le gouvernement du Canada, ainsi que le produit net tiré des opérations de refinancement réalisées au troisième trimestre de 2021. Le produit tiré des emprunts en 2021 comportait également un montant de 1 273 M$ tiré de la facilité de crédit non garantie du gouvernement du Canada au soutien des remboursements aux clients détenant des billets non remboursables. Pour un complément d'information sur les opérations réalisées en 2021, se reporter à la rubrique 4, *Faits saillants de 2021*, du présent rapport de gestion.

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

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

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

Flux de trésorerie disponibles

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

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

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doit pas être considérée comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

Génération (épuisement) du capital net

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

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

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

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

9.6 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Appareils A220-300 d'Airbus

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

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

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

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

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

Appareils 737 MAX de Boeing

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

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

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

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

Appareils 787-9 de Boeing

Air Canada a exercé des options visant l'achat de trois appareils 787-9 de Boeing dont la livraison est prévue en 2022 et en 2023. Air Canada n'a pas d'autres options d'achat visant des appareils 787 de Boeing.

Engagements en capital

Comme il est indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement s'élève, au 31 décembre 2021, à environ 2 499 M$.

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

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2025 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 262 M$ et de 340 M$ ont été établies pour 2025 et 2026, respectivement.
2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 décembre 2021, soit 1 $ US pour 1,2637 $ CA. Le coût global estimatif des appareils est basé sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 31 décembre 2021.

9.7 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

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

Selon un calcul préliminaire, en date du 1er janvier 2022, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité estimatif de 4,7 G$. Les évaluations définitives seront effectuées au premier semestre de 2022. Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite.

Le total des cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite à prestations déterminées (compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires) s'établissait à 91 M$ pour 2021 et devrait se chiffrer à 90 M$ pour 2022.

Compte tenu de l'excédent des volets prestations déterminées qui a servi à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite, le total des cotisations de l'employeur pour les régimes à cotisations déterminées et les régimes multi-employeurs s'est élevé à 23 M$ en 2021. De même, compte tenu de l'excédent des volets prestations déterminées pouvant servir à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite, le total des cotisations de l'employeur pour les régimes à cotisations déterminées et les régimes multi-employeurs devrait s'établir à 36 M$ en 2022.

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

Actif des régimes de retraite

L'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprend 17 646 765 (17 646 765 en 2020) actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec tous les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés d'Air Canada. La convention de fiducie prévoit que le produit de la vente des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. Étant donné la situation excédentaire de la capitalisation des régimes agréés canadiens d'Air Canada, les règles comptables interdisent la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l'actif des régimes. Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 373 M$ au 31 décembre 2021 (402 M$ en 2020). Cependant, après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

En novembre 2021, Air Canada a annoncé que les syndicats canadiens représentant des groupes de ses employés et Pionairs d'Air Canada ont conclu une entente de principe visant à permettre certains autres emplois du produit des actions susmentionnées. Si toutes les conditions sont réunies, les actions de la fiducie seront graduellement vendues sur une période pouvant atteindre 15 ans. Le produit net de la vente servira au versement de sommes forfaitaires aux retraités canadiens ainsi qu'au financement d'indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ayant une certaine ancienneté et à des employés non syndiqués, exclusion faite de la haute direction. La conclusion de cette entente et la réalisation de ces ventes et versements sont soumises à une série de conditions, parmi lesquelles la production de documents définitifs et l'obtention de toutes les approbations réglementaires et autres approbations nécessaires. Rien ne garantit que ces conditions ou d'autres seront remplies.

9.8 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

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

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

1) Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles de 945 M$ (748 M$ US) n'est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu'à l'échéance en 2025. Le solde du capital complet de 1 273 M$ de la facilité de crédit non garantie lié au financement accordé par le gouvernement du Canada pour les remboursements des clients est inclus.
2) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les passifs non courants autres que la dette à long terme et les obligations locatives, en raison de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.

9.9 CAPITAL-ACTIONS

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

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

1) Étant donné la résiliation des facilités de crédit d'exploitation comme il est décrit à la rubrique 4, *Faits saillants de 2021*, les bons de souscription dont les droits ne sont pas acquis ont été automatiquement annulés. De plus, Air Canada a exercé son droit de rachat visant l'achat pour annulation sur les 7 288 282 bons de souscription dont les droits sont acquis à la juste valeur marchande, le règlement ayant été effectué en janvier 2022.

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

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

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

Placement d'actions

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

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

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

10. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

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

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

11. PRINCIPALES INFORMATIONS ANNUELLES

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant Air Canada pour les périodes indiquées.

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

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

12. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

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

	Quatrièmes trimestres		Exercices	
(en millions de dollars canadiens)	2021	2020	2021	2020
Contrats à terme sur actions	(2) $	6 $	(1) $	(28) $
Dérivés incorporés aux billets convertibles	64	(220)	(45)	(214)
Bons de souscription	2	-	27	-
Actifs financiers	(5)	-	(36)	-
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	**59 $**	**(214) $**	**(55) $**	**(242) $**

Les bons de souscription émis au gouvernement du Canada sont comptabilisés comme un passif financier. Après la comptabilisation initiale, Air Canada a évalué le passif financier à la juste valeur à chaque date de clôture et a comptabilisé les variations de la juste valeur dans le profit (la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur. Étant donné la résiliation des facilités de crédit, Air Canada a exercé son droit de rachat visant l'achat pour annulation sur les bons de souscription dont les droits sont acquis à la juste valeur marchande, le règlement ayant été effectué en janvier 2022.

Gestion du risque

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

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

Gestion du risque lié au prix du carburant

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

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

Risque de change

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

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2021, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 1,6 G$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 3,2 G$ US. Les sorties de trésorerie non liées aux activités d'exploitation en dollars américains, principalement liées aux paiements d'intérêt sur la dette libellée en dollars américains, et les sorties de fonds de financement nettes se sont élevées à environ 2,0 G$ US. En 2021, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 3,6 G$ US.

En 2021, principalement en raison de la diminution de l'exposition au risque lié aux activités internationales, Air Canada a révisé sa couverture cible à 60 % sur une période continue de 18 mois (contre une couverture cible de 70 % sur 24 mois) en vue de gérer l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite ci-dessus à l'aide des stratégies de gestion du risque énoncées ci-après :

- Air Canada détient des réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2021, les soldes de trésorerie ainsi que de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissaient à 1 403 M$ (1 110 M$ US) (1 747 M$ (1 371 M$ US) au 31 décembre 2020). Une partie des réserves de trésorerie et de placements représentent une couverture économique contre la dette nette à long terme libellée en dollars américains alors que le reliquat est constitué de réserves de trésorerie et de placements aux fins d'exploitation imputées à l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur une période continue de 18 mois. En 2021 a été comptabilisé un profit de 10 M$ (perte de 69 M$ en 2020) au poste « Profit (perte) de change » pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes détenus de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains.
- L'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d'échéance correspondante sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté aux paiements de matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2021 décrits plus amplement ci-après, environ 52 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2022 et environ 30 % sont couvertes pour 2023, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 45 % pour les 18 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d'exploitation conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d'atteindre une couverture de 60 %.

Au 31 décembre 2021, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2022 et 2023, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 2 423 M$ (1 925 M$ US) à un taux moyen pondéré de 1,2742 $ pour 1,00 $ US (5 730 M$ (4 499 M$ US) en 2020 échéant en 2021 et 2022, à un taux moyen pondéré de 1,3586 $ pour 1,00 $ US). Air Canada a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens, de ses yuans et de ses dollars australiens excédentaires (260 M€ EUR, 56 M£ GBP, 4 577 M¥ JPY, 31 M¥ CNH et 36 M$ AUD) avec règlement en 2022 et en 2023 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1704 € EUR, 1,4125 £ GBP, 0,0092 ¥ JPY, 0,1471 ¥ CNH et 0,7300 $ AUD pour 1,00 $ US (au 31 décembre 2020 : 464 M€ EUR, 64 M£ GBP, 4 963 M¥ JPY, 415 M¥ CNH et 88 M$ AUD avec règlement en 2021 et 2022 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1414 € EUR, 1,3277 £ GBP, 0,0094 ¥ JPY, 0,1463 ¥ CNH et 0,6942 $ AUD pour 1,00 $ US).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2021 était de 268 M$ avec position favorable aux contreparties (591 M$ avec position favorable aux contreparties en 2020). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2021, une perte de 114 M$ a été constatée au poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (perte de 583 M$ en 2020). En 2021, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 437 M$ avec position favorable aux contreparties (106 M$ avec position favorable aux contreparties en 2020).

Risque de taux d'intérêt

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

Air Canada est partie à des titres de créance à taux fixe et à taux variable, et elle loue aussi certains actifs pour lesquels le montant du loyer fluctue en fonction des variations des taux d'intérêt à court terme. Air Canada gère son risque de taux d'intérêt au moyen d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut, les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La

gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des fluctuations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie d'Air Canada. Le portefeuille de trésorerie et de placements à court terme, dont le rendement est à taux variable, sert de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

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

13. MÉTHODES COMPTABLES

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

14. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

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

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

Programme de fidélité Aéroplan

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

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés. Les désistements sont évalués par la direction en fonction des modalités du programme et des modèles historiques d'accumulation et d'échange, ajustés pour tenir compte des modifications de toute modalité ou de tout autre fait qui pourrait avoir une incidence sur les échanges futurs. La direction utilise des modèles statistiques et des simulations pour estimer les désistements. Une modification des hypothèses relatives au nombre de points qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les produits des activités ordinaires de l'exercice au cours duquel la modification survient. Étant donné l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur la demande de voyages et les habitudes de dépenses des consommateurs, et compte tenu du lancement du programme Aéroplan transformé en 2020 et des avantages et accommodements spéciaux offerts aux membres Aéroplan en réponse à la pandémie de COVID-19, l'estimation des désistements demeure inchangée en 2021 et elle repose sur une mise à jour qualitative

de l'évaluation antérieure. De plus, l'estimation est fondée sur les attentes à long terme de la direction quant aux désistements sur la durée du programme.

Au 31 décembre 2021, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s'établissait à 3 452 M$. À titre d'exemple, une variation hypothétique de 1 % du nombre de points accumulés qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 35 M$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

Désistements

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

Période d'amortissement pour les actifs non courants

Air Canada fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actuelle et future des actifs, des projets pour son parc aérien et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant aviation et des autres coûts d'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires, pourraient donner lieu à des variations, éventuellement importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois l'an. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 15 M$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas sensiblement changer.

Provisions liées à la maintenance

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

Avantages futurs du personnel

Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite d'Air Canada sont déterminés au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses et des estimations, notamment celles ayant trait aux taux d'actualisation, aux augmentations salariales futures et aux taux de mortalité. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante.

Hypothèses

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

Taux d'actualisation

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

Augmentations salariales futures

Les estimations associées aux hypothèses concernant les augmentations salariales futures reposent sur les politiques de rémunération en vigueur, les régimes à long terme d'Air Canada, les conventions collectives et les contrats de travail, ainsi que les prévisions économiques.

Hypothèses concernant la mortalité

En 2014, l'Institut canadien des actuaires (« ICA ») a publié un rapport sur la mortalité des retraités canadiens (le « rapport »). Le rapport renfermait les tables de mortalité des retraités canadiens et les échelles d'amélioration de la mortalité reposant sur les études d'expérience menées par l'ICA. Les conclusions de l'ICA ont été prises en compte lors du choix de l'estimation la plus plausible de l'hypothèse concernant la mortalité utilisée par la direction pour calculer l'obligation au titre des prestations de retraite projetée aux 31 décembre 2021 et 2020.

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

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

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

Analyse de sensibilité

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

L'analyse de sensibilité des charges de retraite et des frais financiers nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite pour 2021, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation, est présentée ci-dessous. L'incidence de la modification d'une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l'obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l'incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

(en millions de dollars canadiens)	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	**Augmentation**
Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation		
Charge de retraite	26 $	(24) $
Coût financier net du passif au titre des prestations de retraite	15	(17)
Total	**41 $**	**(41) $**
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées	**775 $**	**(748) $**

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

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

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie complémentaire. Pour 2021, un taux d'augmentation annuel de 5 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse (taux de 5 % retenu pour hypothèse en 2020). On prévoit que le taux devrait diminuer graduellement pour s'établir à 4,5 % d'ici 2023 (hypothèse d'une baisse prévisionnelle à 4,5 % d'ici 2023 retenue en 2020). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 7 M$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 81 M$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 5 M$ le total du coût des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 79 M$ l'obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation lié aux autres avantages futurs du personnel aurait fait monter de moins de 1 M$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 56 M$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage aurait fait baisser de moins de 1 M$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 53 M$ l'obligation correspondante.

15. ACCORDS HORS BILAN

Garanties

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

De concert avec d'autres sociétés aériennes, la Société est partie à des accords d'avitaillement et de dégivrage avec neuf sociétés d'avitaillement et avec trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par la Société selon IFRS 10 États financiers consolidés est d'environ 1 038 M$ au 31 décembre 2021 (1 047 M$ au 31 décembre 2020), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ces entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces accords varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

Conventions d'indemnisation

Dans le cours normal de ses activités, Air Canada conclut différents contrats, notamment des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier, des contrats de financement ou de location d'avions, des contrats de services techniques et des contrats conclus avec des administrateurs ou des dirigeants et d'autres accords commerciaux, dont certains peuvent prévoir des 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.

16. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 décembre 2021, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le Manuel de CPA Canada, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

17. GESTION DU RISQUE DE L'ENTREPRISE ET GOUVERNANCE

Aperçu

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

Répercussions de la pandémie de COVID-19

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

Supervision du Conseil d'administration

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

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

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

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

Cadre et structure de la gestion des risques

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

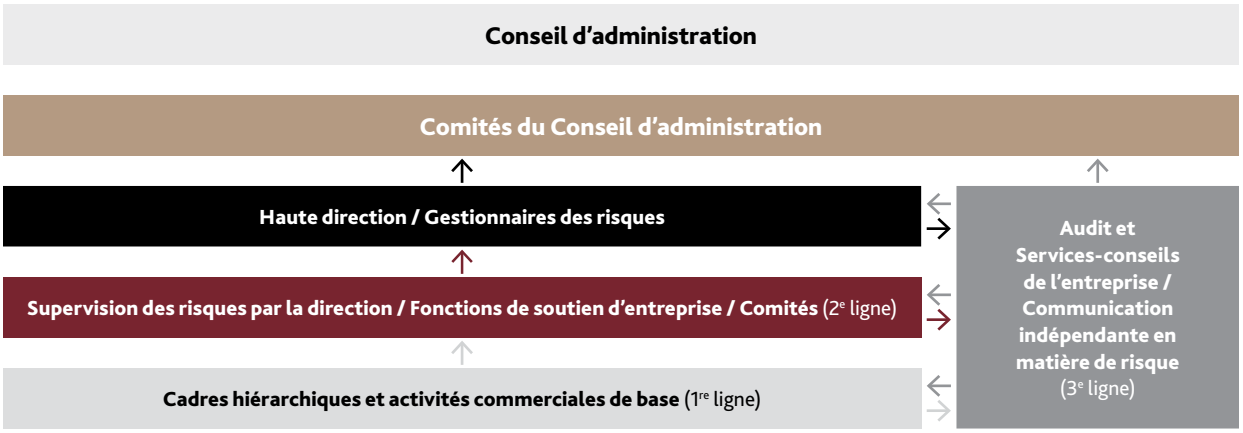
Outre les politiques officielles en vigueur, des comités de gestion ont pour tâche de surveiller des risques précis, portant notamment sur la sécurité, la sûreté, la fraude, la sûreté de l'information, la confidentialité, l'environnement et le prix du carburant.

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

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

- **Première ligne** – Les unités administratives sont tenues d'intégrer de façon quotidienne la gestion des risques à leurs activités commerciales et opérationnelles fondamentales.
- **Deuxième ligne** – Les unités de soutien établissent des politiques, donnent des conseils spécialisés et surveillent les risques (p. ex., Sécurité, Sûreté, Services juridiques et Conformité, Finances, Trésorerie et Fiscalité, Sélection des fournisseurs et Approvisionnement, Affaires gouvernementales, Ressources humaines, Environnement, Opérations TI et Sûreté TI).
- **Troisième ligne** – L'Audit et Services-conseils de l'entreprise fait rapport, de façon indépendante et objective, sur la gouvernance d'Air Canada, ainsi que sur ses pratiques et contrôles en matière de gestion des risques.

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



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

18. FACTEURS DE RISQUE

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

COVID-19

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

Air Canada, à l'image de l'industrie mondiale du transport aérien, a continué de faire face à une baisse importante du trafic en 2021, en regard de l'exercice 2019, et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada. Bien qu'il y ait des indices d'amélioration, la demande de transport demeure difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements dans le monde et au Canada. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation pourrait se rétablir en raison d'un certain nombre de facteurs, notamment l'évolution des restrictions, des exigences et des avertissements gouvernementaux, les préoccupations au sujet des déplacements et les attentes concernant certaines précautions en raison de la pandémie de COVID-19, le risque de diminution de l'efficacité des vaccins et l'accessibilité et la rapidité de déploiement des doses de rappel et des traitements, la menace et l'incertitude liées aux variants connus et nouveaux de la COVID-19, la disponibilité et l'acceptation de programmes de vaccination spécifiques par divers gouvernements ainsi que par les voyageurs, l'acceptation des preuves de vaccination par divers gouvernements, le coût et l'efficacité des exigences relatives aux tests de dépistage, les exigences en matière de quarantaine dans divers territoires (entre autres ceux des destinations transpacifiques, ce qui peut avoir une incidence importante sur la reprise de ces marchés). La pandémie de COVID-19 a et peut continuer d'avoir des répercussions économiques importantes, notamment sur les dépenses et le comportement des entreprises et des consommateurs, facteur qui pourrait à son tour affecter gravement la demande à l'égard du transport aérien. Le retour des voyages d'affaires aux niveaux d'avant la pandémie peut être perturbé par l'évolution des modèles commerciaux et des pratiques de télétravail sous l'influence de la pandémie de COVID-19, y compris le recours accru et continu aux vidéoconférences et autres technologies de télétravail ainsi que la tendance des entreprises et des consommateurs à adopter des modes de transport ayant une empreinte écologique moindre. Air Canada suit de très près la situation et prendra les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19, laquelle dépendra de divers facteurs, parmi lesquels l'évolution de l'épidémie, y compris ses variants, la disponibilité de tests de dépistage rapides, de vaccins et de traitements efficaces contre le virus, les mesures prises par les gouvernements notamment en matière de santé et autres restrictions et la réaction des voyageurs, la complexité associée au redémarrage d'un secteur dont les nombreuses parties prenantes doivent agir de façon coordonnée, ainsi que le moment et l'ampleur de la reprise des voyages internationaux et des voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, aucun de ces facteurs ne pouvant être prédit avec certitude.

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

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

La COVID-19 a de plus considérablement perturbé les plans d'exploitation stratégiques d'Air Canada à court terme, et les risques connexes peuvent nuire aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière de la Société associés à l'exécution des plans d'exploitation stratégiques à plus long terme de la Société. Au cours des dernières années, Air Canada a élaboré des plans d'exploitation stratégiques, dont des initiatives de génération de revenus visant à optimiser les revenus de la Société, tels que des plans d'augmentation de la capacité, notamment l'expansion internationale, des initiatives visant à optimiser et à maîtriser les coûts de la Société et des possibilités d'améliorer la segmentation et l'expérience client à tous les points du transport aérien. Lors de l'élaboration de ses plans d'exploitation stratégiques, Air Canada formule certaines hypothèses, notamment sur la demande, la concurrence, la concentration

du marché, la disponibilité des avions et l'économie mondiale. La conjoncture réelle, notamment économique et du marché, a différé et peut continuer de différer des hypothèses de la Société. Depuis l'éclosion de la pandémie de COVID-19, la demande a été fortement comprimée et devrait continuer de l'être, ce qui a sensiblement perturbé la mise en œuvre en temps voulu des plans d'exploitation stratégiques de la Société, notamment les plans visant à augmenter la capacité. Si la Société ne parvient pas à élaborer, à mettre en œuvre ou à ajuster ses plans d'exploitation stratégiques à plus long terme, ou si la conjoncture réelle ou les résultats effectifs continuent de varier nettement par rapport aux hypothèses sur lesquelles ces plans reposent, les activités, le résultat d'exploitation et la situation financière de la Société´ pourraient être touchés de manière défavorable et importante.

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

CONJONCTURE ÉCONOMIQUE ET CONTEXTE GÉOPOLITIQUE

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

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

RÉSULTAT D'EXPLOITATION

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

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

PRIX DES BILLETS ET DEMANDE DU MARCHÉ

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

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

transport aérien et de nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

LEVIER FINANCIER

Le levier financier d'Air Canada est considérable

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

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

CONCURRENCE

Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense et fait face à une concurrence croissante en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde

Air Canada évolue dans un secteur où la rivalité est intense et fait face constamment à une vive concurrence tarifaire. Plusieurs transporteurs, entre autres des transporteurs à faibles coûts et à très faibles coûts canadiens et américains ainsi que d'autres transporteurs étrangers, ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur les marchés que dessert ou prévoit desservir Air Canada, notamment les marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux, les marchés des voyages d'agrément, ainsi que les marchés du transport de fret, ou ils ont annoncé leur intention de le faire, tablant sur les opportunités et changements créés récemment par la pandémie de COVID-19.

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

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

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

BESOINS DE CAPITAUX ET DE LIQUIDITÉS

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

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

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

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

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

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

DÉPENDANCE À L'ÉGARD DES TECHNOLOGIES

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

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

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

Ces systèmes technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêts accidentels, d'interruptions ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux erreurs humaines, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, à des attentats terroristes, à des défaillances des systèmes de télécommunications, à des pannes d'électricité, à des actes de piratage informatique (notamment des cyberattaques ainsi que des logiciels rançonneurs ou malveillants et des virus informatiques) et à d'autres menaces opérationnelles ou menaces pour la sûreté. À l'instar d'autres entités exerçant leurs activités dans le monde numérique d'aujourd'hui, nous sommes exposés à des menaces à la sécurité de nos réseaux, de nos systèmes et de nos données. Ces menaces continuent d'augmenter à mesure que la fréquence, l'intensité et la complexité des tentatives d'attaque et d'intrusion se multiplient dans le monde. Nous avons été la cible de cyberattaques par le passé et nous nous attendons à continuer de l'être à l'avenir.

Le recours croissant au télétravail depuis le début de la pandémie de COVID-19 a également accru le risque d'atteintes à la cybersûreté. Air Canada investit dans des initiatives visant à atténuer ces risques, notamment des dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement après sinistre. Néanmoins, ces initiatives pourraient ne pas être fructueuses ou suffire à répondre comme il se doit à un contexte de cyberattaques hautement dynamique et en constante évolution.

Tout cas de défaillance, de dégradation, d'interruption, d'atteinte à la cybersûreté, toute défaillance lors de la migration vers un nouveau système, ou tout manquement à l'égard d'obligations en vigueur en matière de confidentialité, de respect de la vie privée ou de sûreté, ou tout abus de la sorte, au sein d'Air Canada ou d'un tiers auquel la Société ou ses fournisseurs se fient, seraient susceptibles de porter atteinte à Air Canada, notamment ternir sa réputation et l'exposer à des poursuites, à des réclamations pour violation de dispositions contractuelles ou à des amendes ou pénalités et/ou à des coûts de remise en conformité, et pourraient, individuellement ou collectivement, porter un grave préjudice à la Société, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

COÛTS DU CARBURANT

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

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

MESURES STRATÉGIQUES, COMMERCIALES, TECHNOLOGIQUES ET AUTRES

Un retard ou manquement dans la recherche et la conception ainsi que le financement et la mise en œuvre de certaines mesures importantes, ou dans l'investissement dans celles-ci, pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

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

MALADIES INFECTIEUSES

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

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

ATTENTATS TERRORISTES ET MESURES DE SÛRETÉ

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

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

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 quantité suffisante et de qualité souhaitable, qui sont nécessaires à son exploitation ou à ses activités, comme du carburant, des avions et des pièces de rechange, des services aéroportuaires (notamment les services de douanes et de sûreté et l'infrastructure de soutien correspondant à la demande), des services de dégivrage, des créneaux aéroportuaires, des services de maintenance avions, des services et des installations de manutention du fret, ainsi que des systèmes et services de technologies de l'information, outre sa capacité de composer avec les répercussions de la pandémie de COVID-19. Dans certains cas, Air Canada ne peut obtenir ces biens ou services qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs (ou de fournisseurs exclusifs). Or, le passage à de nouveaux fournisseurs ou à des fournisseurs de rechange, du fait que ceux-ci augmentent leurs tarifs ou ne respectent pas leurs obligations, peut se révéler impossible ou prendre beaucoup de temps ou encore nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'omission, le refus, le retard ou l'incapacité d'un fournisseur de fournir à Air Canada des biens et des services de qualité souhaitable à des conditions ou prix convenables ou dans des délais acceptables pour Air Canada peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada, notamment la pandémie de COVID-19 et les perturbations des chaînes d'approvisionnement et pénuries de main-d'œuvre connexes. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en biens ou services de qualité souhaitable à des conditions ou prix convenables ou dans des délais acceptables pour Air Canada pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

PROGRAMME DE FIDÉLITÉ AÉROPLAN

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

En 2020, Air Canada a mis en œuvre un programme de fidélité Aéroplan nouveau et transformé. Air Canada offre à ses clients membres Aéroplan la possibilité d'accumuler des points Aéroplan, ce qui, de l'avis de la direction, est un facteur important dans la décision de nombreux clients de choisir Air Canada comme transporteur aérien, et contribue à les fidéliser. La réussite du programme Aéroplan est tributaire de la capacité d'attirer de nouveaux participants et de fidéliser les participants actuels ainsi que du maintien d'un nombre suffisant de partenaires d'accumulation et d'échange de points. Des hausses des taux d'échange des points Aéroplan accumulés, tout défaut de bien exploiter le programme Aéroplan, des réductions des taux d'interchange en vigueur au Canada ou une interruption ou perturbation imprévue des services du programme Aéroplan pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

INTERRUPTIONS OU PERTURBATIONS DE SERVICE

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

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue au départ et à destination de plusieurs aéroports, notamment ses plaques tournantes de Toronto, Montréal et Vancouver. Les retards ou les interruptions de service, notamment ceux causés par des problèmes liés à la sûreté ou à des défaillances informatiques ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques, les pénuries de main-d'œuvre ou les conflits de travail touchant des employés qui ne font pas partie du personnel d'Air Canada, comme les employés des aéroports, bagagistes, contrôleurs aériens, personnel de sûreté et autres travailleurs de soutien aux activités aéroportuaires, les épidémies, les pandémies et d'autres restrictions visant la santé publique (y compris relativement à la pandémie de COVID-19) ou pour d'autres raisons indépendantes de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

PERSONNEL

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

Air Canada dépend de sa capacité à attirer et à retenir une variété d'employés, notamment des cadres supérieurs, des gestionnaires, des employés affectés aux vols, à la technologie et aux activités d'exploitation et autres employés clés ayant l'expérience, les compétences et les connaissances nécessaires du secteur, afin d'exécuter son plan d'affaires et de mener ses activités. Une pénurie ou un roulement important des employés clés d'Air Canada (notamment en raison d'un marché du travail plus concurrentiel dû à la pandémie de COVID-19 ou du refus des

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

SINISTRES ET ACCIDENTS

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

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

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

RÉGLEMENTATION

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

Le secteur de l'aviation commerciale est assujetti à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif, notamment en ce qui concerne les impôts et taxes, les redevances et activités aéroportuaires, les droits de route, les créneaux aéroportuaires, la sûreté, les droits des passagers et consommateurs, la santé publique et la sécurité (y compris en lien avec la pandémie de COVID-19), l'accessibilité du transport, les règlements visant les équipages et autres règlements en matière de travail, la protection des renseignements personnels, la sécurité des données, le marketing et la publicité, les licences, la concurrence, les régimes de retraite, l'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone), les douanes, l'immigration, le contrôle des changes et, dans une certaine mesure, la tarification.

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

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

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

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

Le mécanisme mondial basé sur le marché, appelé régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (« CORSIA »), que l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'« OACI ») a adopté en 2016, vise les émissions des vols internationaux applicables. Le CORSIA est appliqué en

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

Au Canada, le modèle pancanadien pour la tarification du carbone, en vigueur depuis 2018, est assorti d'une tarification basée sur les émissions de GES provenant de toutes les sources de carburant fossile, notamment le carburant aviation et les autres carburants qu'utilise Air Canada relativement aux opérations au sol ou à l'équipement fixe de combustion. Les provinces canadiennes peuvent mettre sur pied, soit un système explicite fondé sur les tarifs, comme une taxe ou une redevance sur le carbone, soit un système de plafonnement et d'échange. Certaines provinces, notamment la Colombie-Britannique et le Québec, ont instauré un système de tarification du carbone, d'autres appliquent le système du filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone. Air Canada et les transporteurs régionaux exploitant des vols pour le compte d'Air Canada sont assujettis à une tarification sur le carbone visant les vols exploités entre provinces. En décembre 2020, le gouvernement du Canada a publié son projet de règlement concernant la norme sur les combustibles propres pour les combustibles fossiles liquides, fixant des cibles d'intensité en carbone, laquelle intensité serait réduite au fil du temps afin de favoriser la mise au point de combustibles à faible teneur en carbone et durables au Canada. Le carburant aviation conventionnel ne figure pas actuellement sur la liste des combustibles fossiles liquides requis pour atteindre un objectif d'intensité en carbone. Cependant, la production de CAD peut être admissible aux crédits de conformité qui représenteraient un incitatif financier pour la production de CAD au Canada. Le gouvernement du Canada devrait publier la version définitive de la norme sur les combustibles propres au printemps 2022. En 2021, la Colombie-Britannique a publié son plan CleanBC Roadmap to 2030, qui comporte des modifications proposées à sa norme sur les carburants à faible teneur en carbone (Low Carbon Fuel Standard ou « LCFS ») afin d'étendre le règlement aux carburants marins et aéronautiques à compter de 2023. La LCFS de la Colombie-Britannique exige que les fournisseurs de carburant réduisent progressivement l'intensité moyenne en carbone des combustibles qu'ils fournissent aux utilisateurs de la province.

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

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

Les activités d'Air Canada exigent le traitement et le stockage sécurisés d'informations sensibles relatives à nos clients, employés, partenaires commerciaux et autres. Les lois et règlements ont mis davantage l'accent sur la protection des données et la cybersécurité au Canada, en Union européenne et ailleurs. Par conséquent, Air Canada est assujettie à des lois et à des règlements nationaux et étrangers de plus en plus stricts en matière de protection des renseignements personnels et de cybersécurité, notamment en ce qui concerne les données sur les passagers, les employés et d'autres renseignements, les systèmes d'information préalable sur les passagers et l'accès aux systèmes de réservations des sociétés aériennes et les exigences relatives à la notification des organismes de réglementation et des personnes touchées en cas d'incident de sécurité des données. Ces lois et règlements ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre parmi ceux qui ont autorité sur Air Canada, notamment ceux où elle est en exploitation, exerce des activités ou traite ou stocke des données. L'obligation de se conformer à ces cadres

législatifs et réglementaires est de plus en plus astreignante, entraînant une complexité accrue, des charges d'exploitation supplémentaires, ainsi qu'un risque plus important d'amendes et de pénalités, et tout accroissement du fardeau réglementaire ou toute contravention dans ce domaine ou pour non-conformité pourraient nuire à Air Canada, à ses activités (notamment en touchant son goodwill et sa réputation), à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

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

CHANGEMENT CLIMATIQUE

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

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

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

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

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

SERVICES DES TRANSPORTEURS RÉGIONAUX

Le manquement d'un transporteur régional à ses obligations envers Air Canada pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau au moyen de contrats d'achat de capacité conclus avec des transporteurs régionaux qui exploitent des vols pour le compte d'Air Canada. En 2021, Air Canada a regroupé ses vols régionaux sous Jazz. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rémunère Jazz selon un barème fixe pour certains éléments et en fonction des coûts que Jazz engage pour certains autres. Air Canada rembourse également Jazz pour certains coûts refacturés que cette dernière prend en charge, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires ou elle prend les dispositions nécessaires pour fournir les produits ou services connexes à Jazz. En outre, le CAC de Jazz stipule la taille minimale du parc aérien que doit maintenir Jazz et prévoit une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à recourir à Jazz pour le temps de vol indiqué. L'augmentation importante des coûts que Jazz engage, l'inexécution des obligations contractuelles de Jazz aux termes du CAC de Jazz, certains facteurs pouvant réduire l'utilisation du parc aérien de Jazz, comme un ralentissement économique ou des perturbations des marchés, les effets de la pandémie de COVID-19, ou encore l'interruption ou la cessation imprévues des services de Jazz, ou d'autres circonstances semblables liées à d'autres sociétés aériennes auprès desquelles Air Canada pourrait

se procurer de la capacité pour des vols régionaux, pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

MARQUE D'AIR CANADA

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

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

COÛTS DE MAIN-D'ŒUVRE ET RELATIONS DE TRAVAIL

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

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

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

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

STAR ALLIANCE ET COENTREPRISES

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

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

LITIGES

Air Canada peut faire l'objet de poursuites qui pourraient avoir une incidence défavorable importante

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

ÉCART DE CHANGE

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

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

CONTRAINTES IMPOSÉES PAR DES CLAUSES RESTRICTIVES

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

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

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

ACCESSIBILITÉ À L'ASSURANCE ET AUGMENTATION DES FRAIS D'ASSURANCE

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

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

RÉGIMES DE RETRAITE

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens, des régimes complémentaires de retraite et des régimes de retraite pour les employés à l'étranger. Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en supposant l'existence indéfinie du régime) et de la solvabilité (en supposant la résiliation immédiate du régime). En outre, tout régime agréé canadien doit faire l'objet de cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice considéré à moins que ces cotisations ne puissent être prélevées (sous réserve des modalités du régime et de la législation en vigueur) d'un excédent de solvabilité suffisant. Les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation prévues) peuvent varier considérablement en fonction de divers facteurs, notamment les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite, l'évolution de la réglementation, les données démographiques du régime, les modifications apportées aux dispositions du régime, la réussite des stratégies de placement des actifs des régimes, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des régimes et les variations des taux d'intérêt) et d'autres facteurs. Bien qu'Air Canada ait pris des mesures importantes pour réduire le risque lié à ses régimes de retraite et que la capitalisation de ces derniers soit en situation excédentaire, rien ne garantit que ce risque ne se concrétisera pas et n'aura pas d'incidence négative sur la capacité d'Air Canada de respecter ses obligations de capitalisation, ce qui pourrait à son tour porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Se reporter à la rubrique 9.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

19. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

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

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

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

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

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières d'Air Canada, et de concert avec eux, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication d'Air Canada (aux termes du Règlement 52-109) et a conclu que, au 31 décembre 2021, ces contrôles et procédures étaient efficaces.

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

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières d'Air Canada, et avec leur concours, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière (aux termes du Règlement 52-109). Pour ce faire, elle s'est basée sur les critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne (2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu que, au 31 décembre 2021, les contrôles internes à l'égard de l'information financière d'Air Canada étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique d'Air Canada en matière de communication d'informations financières et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

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

En 2021, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière d'Air Canada n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence importante sur celui-ci.

20. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

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

BAIIDA

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

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

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

CESMO ajustées

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

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

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

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

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

Résultat avant impôts ajusté

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

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

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

Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 9.5, *Flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Génération (épuisement) du capital net

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

21. GLOSSAIRE

Aéroplan – Aéroplan inc.

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

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

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

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

CESMO ajustées – Charges d'exploitation par SMO ajustées afin d'en exclure l'effet attribuable à la charge de carburant aviation, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et aux éléments particuliers. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

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

Flux de trésorerie disponibles – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 9.5, *Flux de trésorerie*, et à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

Résultat avant impôts ajusté – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat et ajusté en vue d'en exclure l'incidence du profit ou de la perte de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

États financiers consolidés et notes complémentaires 2021



RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés ont été préparés par la direction. La direction est responsable de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada qui intègrent les Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board. Il incombe à la direction de choisir les méthodes comptables et d'établir les jugements et les estimations comptables importants. La direction est également responsable de tous les autres renseignements financiers inclus dans le rapport de gestion et il lui appartient de s'assurer que ces renseignements concordent, lorsque cela est approprié, avec l'information contenue dans les états financiers consolidés.

Il revient à la direction d'établir et d'exercer un contrôle interne adéquat sur l'information financière, notamment de mettre en place les politiques et les procédures permettant de garantir, dans une mesure raisonnable, que les actifs sont protégés et que les états financiers consolidés ainsi que les autres renseignements financiers sont complets, impartiaux et exacts.

Le Comité de vérification, des finances et du risque, composé entièrement d'administrateurs indépendants, vérifie la qualité et l'intégrité de l'information financière de la Société et fait les recommandations d'approbation des états financiers au Conseil d'administration, chapeaute la direction dans sa responsabilité de veiller à ce que les systèmes d'aide au contrôle interne soient adéquats, voit à ce qu'un auditeur externe indépendant et compétent soit nommé et approuve au préalable les honoraires et frais d'audit afférents à celui-ci ou pour d'autres services que l'audit. Le Conseil d'administration approuve les états financiers consolidés de la Société et le rapport de gestion avant leur diffusion. Le Comité de vérification, des finances et du risque rencontre la direction et les auditeurs internes et externes au moins quatre fois par an pour examiner les points touchant l'information financière et les annonces à ce sujet, ainsi que les questions d'audit et d'autres questions.

Les auditeurs externes, à savoir PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l., effectuent un audit indépendant des états financiers consolidés conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada et expriment leur opinion sur ceux-ci. Pour répondre à ces normes, il est nécessaire que l'audit soit planifié et mené de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies importantes. Les auditeurs externes peuvent en tout temps consulter le Comité de vérification, des finances et du risque et rencontrent celui-ci périodiquement.



Michael Rousseau
Président et chef de la direction



Amos Kazzaz
Vice-président général et chef des Affaires financières

Le 17 février 2022

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Aux actionnaires d'Air Canada

Notre opinion

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière d'Air Canada et de ses filiales (collectivement, la « Société ») aux 31 décembre 2021 et 2020, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates, conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (IFRS).

Notre audit

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de la Société, qui comprennent :

- les états consolidés de la situation financière aux 31 décembre 2021 et 2020;
- les comptes consolidés de résultat pour les exercices clos à ces dates;
- les comptes consolidés du résultat global pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés des variations des capitaux propres pour les exercices clos à ces dates;
- les tableaux consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates;
- les notes annexes, qui comprennent les principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section *Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés* de notre rapport.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Indépendance

Nous sommes indépendants de la Société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers consolidés au Canada, et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles.

Questions clés de l'audit

Les questions clés de l'audit sont les questions qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importantes dans notre audit des états financiers consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2021. Ces questions ont été traitées dans le contexte de notre audit des états financiers consolidés pris dans leur ensemble et aux fins de la formation de notre opinion sur ceux-ci, et nous n'exprimons pas une opinion distincte sur ces questions.

Question clé de l'audit	Façon dont la question clé de l'audit a été traitée dans le cadre de notre audit
Comptabilisation des produits passages et fret *Voir la note 2, Base d'établissement et principales méthodes comptables, et la note 21, Produits des activités ordinaires, des états financiers consolidés.* Les produits passages et fret sont constatés en produits des activités ordinaires au moment où les transports correspondants sont assurés. Les produits passages et les produits fret de l'exercice clos le 31 décembre 2021 ont totalisé respectivement 4 498 M$ et 1 495 M$. De telles opérations reposent sur de nombreux systèmes et des contrôles informatiques pour le traitement, l'enregistrement et la comptabilisation d'un volume important d'opérations de faible valeur, par l'intermédiaire d'une combinaison de systèmes informatiques, de fournisseurs de services externes, de chambres de compensation sectorielles, de systèmes de distribution mondiaux et d'autres transporteurs aériens partenaires. Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison de l'importance des produits passages et fret et du volume des opérations qui nécessitent un travail d'audit important pour tester les produits comptabilisés.	Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes : → tester l'efficacité du fonctionnement des contrôles internes liés à la comptabilisation des produits passages et fret : • tester les contrôles à l'égard des systèmes informatiques pertinents que la direction a utilisés pour comptabiliser les produits passages et fret; • dans le cas des systèmes informatiques ou des processus impartis à des tiers fournisseurs de services, évaluer les rapports de certification attestant le caractère approprié et l'efficacité des systèmes de contrôle interne mis en place par les fournisseurs de services. → tester un échantillon d'opérations génératrices de produits passages et fret comptabilisées au cours de l'exercice en inspectant la contrepartie reçue et les justificatifs du moment où les transports de passagers et de fret sont fournis, y compris les documents justificatifs provenant des chambres de compensation et d'autres transporteurs aériens partenaires, le cas échéant.
Évaluation du total de l'obligation au titre des prestations *Voir la note 2, Base d'établissement et principales méthodes comptables, la note 3, Jugements et estimations comptables critiques, et la note 11, Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, des états financiers consolidés.* L'actif net au titre des prestations de la Société s'élève à 916 M$, montant qui comprend le total de l'obligation au titre des prestations associée aux prestations de retraite de 22 051 M$ et aux autres obligations futures au titre des prestations du personnel de 1 463 M$, au 31 décembre 2021. Le total de l'obligation au titre des prestations associée aux prestations de retraite et aux autres avantages futurs du personnel est déterminé de façon actuarielle annuellement au 31 décembre par les actuaires consultants de la Société (experts choisis par la direction). L'obligation totale au titre des prestations est déterminée au moyen de la méthode des unités de crédit projetées. La direction a exercé un degré important de jugement pour établir les taux d'actualisation et poser les hypothèses appropriées concernant la mortalité nécessaires pour déterminer les estimations du total de l'obligation au titre des prestations. Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison de l'importance du total de l'obligation au titre des prestations et du degré de jugement important exercé par la direction, notamment le recours à des experts choisis par la direction, pour établir les taux d'actualisation et poser les hypothèses appropriées concernant la mortalité, ce qui a nécessité un niveau élevé de jugement et de subjectivité de la part de l'auditeur pour mettre en œuvre des procédures à l'égard de ces hypothèses. Le travail d'audit a nécessité de recourir à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées en actuariat.	Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes : → tester la façon dont la direction a établi les estimations du total de l'obligation au titre des prestations : • s'appuyer sur les travaux des experts choisis par la direction pour mettre en œuvre les procédures visant à évaluer le caractère raisonnable du total de l'obligation au titre des prestations associée aux prestations de retraite et aux autres avantages futurs du personnel. Avant de s'appuyer sur ces travaux, évaluer les compétences, les capacités et l'objectivité des experts choisis par la direction, comprendre le travail qu'ils ont effectué et évaluer si leurs travaux constituaient des éléments probants appropriés. Cette procédure consistait également à évaluer les méthodes et hypothèses utilisées par les experts choisis par la direction, à tester les données utilisées par les experts et à évaluer leurs constatations; • avoir recours à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées dans le domaine de l'actuariat pour évaluer le caractère approprié de la méthode des unités de crédit projetées et le caractère raisonnable des taux d'actualisation et des hypothèses concernant la mortalité. → tester les informations, y compris l'analyse de sensibilité, présentées dans les états financiers consolidés eu égard à l'évaluation du total de l'obligation au titre des prestations.

Autres informations

La direction est responsable des autres informations. Les autres informations se composent du rapport de gestion, que nous avons obtenu avant la date du présent rapport, et des informations, autres que les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états financiers, incluses dans le rapport annuel, qui est censé être mis à notre disposition après cette date.

Notre opinion sur les états financiers consolidés ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons ni n'exprimerons aucune opinion ou autre forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers consolidés, notre responsabilité consiste à lire les autres informations désignées ci-dessus et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers consolidés ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués à l'égard des autres informations que nous avons obtenues avant la date du présent rapport, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard. Si, à la lecture des informations, autres que les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états financiers, incluses dans le rapport annuel, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous serons tenus de signaler ce fait aux responsables de la gouvernance.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux IFRS, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la Société à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider la Société ou de cesser ses activités, ou si elle n'a aucune autre solution réaliste que de le faire.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la Société.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés, pris dans leur ensemble, sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long du processus. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la Société;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la Société à cesser ses activités;

- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités de la Société pour exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance, entre autres informations, l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Nous fournissons également aux responsables de la gouvernance une déclaration précisant que nous nous sommes conformés aux règles de déontologie pertinentes concernant l'indépendance, et leur communiquons toutes les relations et les autres facteurs qui peuvent raisonnablement être considérés comme susceptibles d'avoir des incidences sur notre indépendance ainsi que les sauvegardes connexes, s'il y a lieu.

Parmi les questions communiquées aux responsables de la gouvernance, nous déterminons quelles ont été les plus importantes dans l'audit des états financiers consolidés de la période considérée : ce sont les questions clés de l'audit. Nous décrivons ces questions dans notre rapport de l'auditeur, sauf si des textes légaux ou réglementaires en empêchent la publication ou si, dans des circonstances extrêmement rares, nous déterminons que nous ne devrions pas communiquer une question dans notre rapport parce que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que les conséquences néfastes de la communication de cette question dépassent les avantages pour l'intérêt public.

L'associé responsable de la mission d'audit au terme de laquelle le présent rapport de l'auditeur indépendant est délivré est Michael Trudeau.

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.[1]

Montréal (Québec)
Le 17 février 2022

[1] CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A113048

ÉTATS CONSOLIDÉS DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(en millions de dollars canadiens)		31 décembre 2021	31 décembre 2020
ACTIF			
Courant			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		4 248 $	3 658 $
Placements à court terme		4 554	3 843
Total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme		8 802	7 501
Liquidités soumises à restrictions	note 2P	167	106
Créances clients	note 21	691	644
Stocks de carburant aviation		122	41
Stocks de rechanges et fournitures	note 2Q	102	125
Charges payées d'avance et autres actifs courants	note 21	169	254
Total de l'actif courant		10 053	8 671
Placements, dépôts et autres actifs	note 6	858	833
Immobilisations corporelles	note 7	11 740	12 137
Actifs au titre des régimes de retraite	note 11	3 571	2 840
Impôts sur le résultat différés	note 13	39	25
Immobilisations incorporelles	note 8	1 080	1 134
Goodwill	note 9	3 273	3 273
Total de l'actif		**30 614 $**	**28 913 $**
PASSIF			
Courant			
Dettes fournisseurs et charges à payer		2 603 $	2 465 $
Produits passages perçus d'avance	note 21	2 326	2 314
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	note 21	983	572
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	note 10	1 012	1 788
Total du passif courant		6 924	7 139
Dette à long terme et obligations locatives	note 10	15 511	11 201
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	note 21	3 656	4 032
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	note 11	2 588	3 015
Provisions liées à la maintenance	note 12	1 032	1 040
Autres passifs non courants		821	696
Impôts sur le résultat différés	note 13	73	75
Total du passif		**30 605 $**	**27 198 $**
CAPITAUX PROPRES ATTRIBUABLES AUX ACTIONNAIRES			
Capital-actions	notes 5 et 14	2 735	2 150
Surplus d'apport		104	98
Cumul des autres éléments du résultat global		(45)	(39)
Déficit		(2 785)	(494)
Total des capitaux propres		9	1 715
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires		**30 614 $**	**28 913 $**

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Au nom du Conseil d'administration :

Vagn Sørensen
Président du Conseil

Christie J.B. Clark
Président du Comité d'audit, des finances et du risque

COMPTES CONSOLIDÉS DE RÉSULTAT

Exercices clos les 31 décembre (en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)		**2021**	**2020**
Produits d'exploitation			
Passages	note 21	4 498 $	4 382 $
Fret	note 21	1 495	920
Autres	note 5	407	531
Total des produits		**6 400**	**5 833**
Charges d'exploitation			
Carburant aviation		1 576	1 322
Salaires et charges sociales		2 283	2 242
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	note 22	1 042	1 086
Dotations aux amortissements	note 7	1 616	1 849
Maintenance avions		656	681
Redevances aéroportuaires et de navigation		562	545
Frais de vente et de distribution		244	252
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits		120	250
Restauration et services à bord		165	171
Communications et technologies de l'information		362	372
Éléments particuliers	note 4	(31)	(116)
Autres		854	955
Total des charges d'exploitation		**9 449**	**9 609**
Perte d'exploitation		**(3 049)**	**(3 776)**
Produits (charges) autres que d'exploitation			
Perte de change		(52)	(293)
Produits d'intérêts		72	132
Charges d'intérêts	note 10	(749)	(656)
Intérêts incorporés		17	25
Coût financier net lié aux avantages du personnel	note 11	(8)	(27)
Perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 18	(55)	(242)
Perte aux règlements et modifications de dette	note 10	(129)	-
Profit à la cession-bail d'actifs	note 23	-	18
Autres		(28)	(34)
Total des charges autres que d'exploitation		**(932)**	**(1 077)**
Perte avant impôts sur le résultat		**(3 981)**	**(4 853)**
Recouvrement d'impôts sur le résultat	note 13	379	206
Perte nette		**(3 602) $**	**(4 647) $**
Perte nette par action			
Perte par action – résultat de base et dilué	note 16	(10,25) $	(16,47) $

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT GLOBAL

Exercices clos les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		**2021**	**2020**
Résultat global			
Perte nette		(3 602) $	(4 647) $
Autres éléments du résultat global, déduction faite de la charge d'impôts :	note 13		
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat net			
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	note 11	1 311	765
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres		(6)	(64)
Total du résultat global		**(2 297) $**	**(3 946) $**

ÉTATS CONSOLIDÉS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

(en millions de dollars canadiens)	**Capital-actions**	**Surplus d'apport**	**Cumul des autres éléments du résultat global**	**Résultats non distribués (déficit)**	**Total des capitaux propres**
1er janvier 2020	785 $	83 $	25 $	3 507 $	4 400 $
Perte nette	–	–	–	(4 647)	(4 647)
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	–	–	–	765	765
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	–	–	(64)	–	(64)
Total du résultat global	–	–	(64)	(3 882)	(3 946)
Rémunération fondée sur des actions	–	15	–	–	15
Actions émises, montant net (note 14)	1 373	–	–	–	1 373
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre de rachat	(8)	–	–	(119)	(127)
31 décembre 2020	2 150 $	98 $	(39) $	(494) $	1 715 $
Perte nette	–	–	–	(3 602)	(3 602)
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	–	–	–	1 311	1 311
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	–	–	(6)	–	(6)
Total du résultat global	–	–	(6)	(2 291)	(2 297)
Rémunération fondée sur des actions	–	12	–	–	12
Actions émises, montant net (note 14)	585	(6)	–	–	579
31 décembre 2021	2 735 $	104 $	(45) $	(2 785) $	9 $

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

TABLEAUX CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercices clos les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		**2021**	**2020**
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités suivantes			
Exploitation			
Perte nette		(3 602) $	(4 647) $
Ajustements au titre du rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation			
Impôts sur le résultat différés	note 13	(395)	(164)
Dotations aux amortissements	note 7	1 616	1 849
(Profit) perte de change	note 18	(339)	82
Profit à la cession-bail d'actifs	note 23	-	(18)
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	note 11	571	260
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 18	55	242
Perte aux règlements et modifications de dette	note 10	129	-
Variation des provisions au titre de la maintenance		(129)	(54)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		412	(236)
Éléments particuliers	note 4	25	315
Autres		94	18
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation		**(1 563)**	**(2 353)**
Activités de financement			
Produits des emprunts	note 10	8 171	6 262
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	note 10	(4 510)	(2 719)
Actions rachetées aux fins d'annulation	note 14	-	(132)
Émission d'actions	note 14	555	1 369
Frais de financement	note 10	(205)	(78)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement		**4 011**	**4 702**
Activités d'investissement			
Placements à court terme et à long terme		(862)	(63)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles		(1 073)	(1 202)
Produit de la vente d'actifs		19	12
Produit de la cession-bail d'actifs	notes 7 et 23	11	485
Autres		36	35
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement		**(1 869)**	**(733)**
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		**11**	**(48)**
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		**590**	**1 568**
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice		3 658	2 090
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice		**4 248 $**	**3 658 $**

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

1. INFORMATIONS GÉNÉRALES

Les états financiers consolidés audités ci-joints (les « états financiers ») sont ceux d'Air Canada (la « Société »). Le terme « Société » s'entend, selon le contexte, d'Air Canada et d'une ou de plusieurs de ses filiales, y compris ses principales filiales actives lui appartenant en propre, Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram, qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada[MD] (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C., qui exerce ses activités sous la dénomination Air Canada Rouge[MD] (« Air Canada Rouge »).

Air Canada est constituée en société par actions et domiciliée au Canada. Son siège social est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest (Saint-Laurent), au Québec.

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada sur les réseaux intérieur, transfrontalier (Canada–États-Unis) et international ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers du Canada sur les marchés intérieur, transfrontalier et international à destination et au départ du Canada. Une partie de la prestation des services passagers réguliers sur les marchés intérieur et transfrontalier est effectuée sous la dénomination « Air Canada Express » et assurée par un tiers, Société en commandite Jazz Aviation (« Jazz »), filiale en propriété exclusive de Chorus Aviation inc. (« Chorus »), dans le cadre d'un contrat d'achat de capacité (« CAC »). Directement ou par l'entremise du réseau Star Alliance, Air Canada est présente sur presque tous les grands marchés du monde. Air Canada offre aussi des services de transport aérien de fret sur les marchés intérieur et transfrontalier ainsi que sur les lignes internationales entre le Canada et les principaux marchés de l'Europe, de l'Asie, de l'Amérique du Sud et de l'Australie.

Aéroplan exploite un programme de primes et de reconnaissance pour la fidélité qui permet aux particuliers de devenir membres, d'ouvrir un compte Aéroplan, d'accumuler des points Aéroplan en achetant des produits et des services de partenaires et fournisseurs participants et d'échanger des Points Aéroplan contre un éventail de voyages, de marchandises, de cartes-cadeaux et d'autres primes directement auprès des partenaires participants ou par l'entremise des fournisseurs tiers d'Aéroplan.

Air Canada, à l'image du reste de l'industrie mondiale du transport aérien, a continué de faire face à une baisse importante du trafic en 2021, en regard de l'exercice 2019, et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada. Bien qu'il y ait des indices d'amélioration, la demande de transport demeure difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation pourrait 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 et du virus, y compris ses variants, la disponibilité de tests de dépistage rapides, de vaccins et de traitements efficaces contre le virus, les mesures prises par les gouvernements, notamment en matière de santé et autres restrictions, et la réaction des passagers, la complexité associée au redémarrage d'un secteur dont les nombreuses parties prenantes doivent agir de façon coordonnée, ainsi que le moment et l'ampleur de la reprise des voyages internationaux et des voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, aucun de ces facteurs ne pouvant être prédit avec certitude. Se reporter à la note 18 pour un complément d'information sur les activités de financement et les autres mesures prises devant la crise de COVID-19. Se reporter à la note 3 pour certaines précisions relatives aux jugements et estimations comptables critiques, qui ont été mis à jour pour rendre compte de l'incidence actuellement connue de la pandémie de COVID-19. La Société continue d'ajuster de manière dynamique la capacité selon le besoin.

2. BASE D'ÉTABLISSEMENT ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

La Société établit ses états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »), tels qu'ils sont définis dans le Manuel de CPA Canada – Comptabilité (le « Manuel de CPA Canada »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (les « IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »).

Le Conseil d'administration de la Société a approuvé les présents états financiers pour publication le 17 février 2022.

Les méthodes comptables ayant servi à l'établissement des présents états financiers sont présentées ci-après. Ces méthodes ont été appliquées uniformément à toutes les périodes présentées, sauf indication contraire.

A) BASE D'ÉVALUATION

Les présents états financiers ont été préparés selon la base du coût historique, sauf en ce qui concerne la réévaluation de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des liquidités soumises à restrictions, des placements à long terme et des instruments dérivés, qui sont évalués à la juste valeur.

B) PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Les présents états financiers intègrent les comptes d'Air Canada et ceux de ses filiales. Les filiales sont toutes les entités (y compris les entités structurées) qu'Air Canada contrôle. Aux fins comptables, un contrôle est établi par un investisseur lorsqu'il est exposé ou qu'il a droit à des rendements variables en raison de ses liens avec l'entité émettrice et qu'il a la capacité d'influer sur ces rendements du fait du pouvoir qu'il détient sur celle-ci. Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés sont éliminés.

C) PRODUITS PASSAGES ET FRET

Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vols illimités, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. La Société a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens prévoyant une participation au programme de fidélité, des accords interlignes, des accords d'exploitation à code multiple et la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires. Les produits sont affectés selon des formules précisées dans les accords et sont comptabilisés lorsque le transport est effectué. Les produits passages comprennent également certains frais et suppléments ainsi que les produits des services à la clientèle comme la sélection des places et les excédents de bagages, qui sont comptabilisés au fur et à mesure que le transport est assuré. Les produits passages sont diminués du montant des indemnisations de passagers versées directement à des clients lorsque les vols sont retardés ou annulés. Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif courant.

Pour les billets inutilisés à leur date d'expiration, la Société inscrit un montant estimatif correspondant aux produits au titre des désistements lorsque le transport est censé être fourni. Ce montant est fondé sur les données historiques et d'autres facteurs.

D) CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ

Air Canada a conclu un contrat d'achat de capacité avec Jazz. En vertu de ce contrat, Air Canada se charge de la commercialisation, de la billetterie et des autres dispositions commerciales liées à ces vols, et elle inscrit les revenus qu'elle en tire dans ses produits passages lorsque le transport a été assuré. Les charges d'exploitation liées aux contrats d'achat de capacité, qui sont présentées dans un poste distinct du compte consolidé de résultat intitulé Charges liées aux transporteurs régionaux, comprennent les frais d'achat de capacité, des coûts refacturés, qui sont des coûts directs engagés par le transporteur régional et facturés à la Société, et les autres frais engagés par la Société, qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux, à l'exclusion du carburant. Les frais d'achat de capacité ne comprennent pas la composante des frais liée aux coûts des appareils qui sont comptabilisés comme obligations locatives conformément à IFRS 16. Les charges de carburant aviation liées aux activités des transporteurs régionaux sont incluses dans le poste Carburant aviation pour présenter le coût total du carburant associé aux activités de la Société.

En mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier le CAC conclu avec Jazz. Dans le cadre du contrat modifié, Air Canada a transféré à Jazz l'exploitation de sa flotte d'appareils E175 d'Embraer, assurée par Sky Regional, et Jazz est ainsi devenue l'unique exploitant des vols sous la marque « Air Canada Express ». Le contrat d'achat de capacité conclu avec Sky Regional a été résilié.

E) PROGRAMME DE FIDÉLITÉ AÉROPLAN

Le programme de fidélité Aéroplan vise à accroître la fidélité des clients en récompensant les clients qui utilisent les services d'Air Canada. Ce programme permet aux membres d'accumuler des points Aéroplan lorsqu'ils utilisent les services d'Air Canada, de ses partenaires du réseau Star Alliance et d'autres transporteurs aériens partenaires du programme de fidélité Aéroplan. Lorsqu'ils prennent l'avion, les membres du programme accumulent des points Aéroplan échangeables en fonction de divers critères comme le statut du voyageur au sein du programme de fidélité, la distance parcourue, la classe de réservation et le prix du billet payé. Les membres peuvent aussi accumuler des points Aéroplan auprès des partenaires participants du programme Aéroplan comme des compagnies de cartes de crédit, des hôtels, des agences de location de véhicules et d'autres partenaires du programme. Les points Aéroplan peuvent être échangés contre différentes primes, telles que des billets d'avion d'Air Canada ou d'autres transporteurs aériens partenaires, ou des primes autres que des billets d'avion, comme

des prestations hôtelières, des locations de véhicules, des cartes-cadeaux et d'autres primes non aériennes.

Les membres Aéroplan peuvent accumuler des points Aéroplan i) par l'achat de billets d'avion et ii) par leurs achats auprès des partenaires du programme.

Points obtenus par l'achat de billets d'avion

Les ventes de passages admissibles à l'accumulation de points Aéroplan en vertu du programme de fidélité Aéroplan procurent aux membres 1) un transport aérien et 2) des points Aéroplan. Dans le cadre d'un contrat générateur de produits comportant plusieurs obligations de prestation, chaque obligation de prestation est évaluée séparément selon la méthode des justes valeurs relatives. La valeur des points Aéroplan versés est déterminée 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 et correspond à l'équivalent de la valeur du billet. L'équivalent de la valeur du billet est ajusté des points qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés, c'est-à-dire les désistements. La contrepartie affectée à l'équivalent de la valeur du billet en échange des points accumulés est comptabilisée dans les produits différés d'Aéroplan.

Points vendus à des partenaires du programme

Les membres Aéroplan peuvent accumuler des points Aéroplan en fonction des achats qu'ils effectuent auprès des partenaires Aéroplan participants comme les compagnies de cartes de crédit, les hôtels et les agences de location de véhicules ou autres partenaires du programme. Les points Aéroplan versés en vertu des accords conclus avec les partenaires du programme sont comptabilisés comme une obligation de prestation unique, à savoir l'octroi futur d'une prime obtenue par un échange de points au membre Aéroplan. La contrepartie reçue pour les points Aéroplan versés aux membres Aéroplan en vertu de ces accords est comptabilisée à titre de produits différés d'Aéroplan.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points Aéroplan qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés par les membres Aéroplan. Les produits comptabilisés relativement aux désistements reposent sur le nombre de points Aéroplan échangés au cours d'une période, comparativement au nombre total de points Aéroplan dont l'échange était prévu. Le nombre de points Aéroplan échangés au cours d'une période est aussi pris en compte dans le cadre de toute estimation révisée des désistements par la Société. Les variations du taux de désistements sont comptabilisées comme suit : pour la période durant laquelle survient la variation, le solde des produits différés est rajusté comme si l'estimation révisée avait servi pour les périodes précédentes, et un montant correspondant est inscrit à titre d'ajustement des produits passages; pour les périodes ultérieures, l'estimation révisée est utilisée.

F) AUTRES PRODUITS

Les autres produits consistent essentiellement en des produits de la vente de la portion terrestre de forfaits vacances, de la fourniture de services d'escale, des ventes à bord, de la vente de passes pour les salons et des frais liés à la commercialisation du programme de fidélité. Les produits tirés de forfaits vacances sont constatés à mesure que les services correspondants sont assurés pendant la période du forfait vacances. Les autres produits tirés des services connexes au transport aérien sont constatés lorsque les ventes sont effectuées aux passagers ou lorsque les services sont rendus.

La valeur des points Aéroplan échangés contre des produits ou des services non aériens est comptabilisée dans les autres produits. Dans le cas d'échanges contre des primes non aériennes, la Société a déterminé qu'aux fins comptables, elle n'agissait pas pour son propre compte dans le cadre de la transaction entre le membre et le fournisseur ultime du bien ou du service. Lorsque des points sont échangés contre des produits ou des services non aériens, la marge nette est comptabilisée dans les autres produits lorsque l'obligation de prestation est remplie.

À des fins comptables, la Société agit à titre de mandataire pour certains contrats de sous-location d'appareils à Jazz et présente de ce fait les produits tirés de la sous-location en diminution des charges liées aux transporteurs régionaux. La Société agit à titre de preneur et de sous-bailleur pour ces contrats.

G) AVANTAGES DU PERSONNEL

Le coût des prestations de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi acquis par les salariés est déterminé de façon actuarielle annuellement au 31 décembre par les actuaires consultants de la Société. Le coût est déterminé au moyen de la méthode des unités de crédit projetées et d'hypothèses portant sur les taux d'actualisation, la progression des salaires, l'âge du départ à la retraite, les taux de mortalité et les coûts de santé.

Les coûts des services passés sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle un régime a été modifié, que les avantages aient été acquis ou non. Les profits et les pertes liés à la réduction ou à la liquidation d'un régime sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle se produit la réduction ou la liquidation.

Les coûts des services rendus au cours de l'exercice considéré et les coûts des services passés, les profits et les pertes sur les réductions ou les liquidations sont comptabilisés généralement dans les salaires et charges sociales, certains profits et pertes sur les réductions de l'effectif, indemnités de cessation d'emploi ou règlements sont présentés séparément dans les éléments particuliers, comme il est indiqué ci-après dans la note 2Z. Les intérêts sur les obligations au titre des prestations sont présentés en montant net dans le coût financier net lié aux avantages du personnel. Les écarts actuariels nets, ou réévaluations, sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global et les résultats non distribués, sans reclassement au compte de résultat dans les périodes ultérieures.

Le coût des services rendus au cours de l'exercice est estimé en utilisant différents taux d'actualisation découlant de la courbe des taux utilisée pour évaluer l'obligation au titre des prestations déterminées à l'ouverture de l'exercice, ce qui rend compte des calendriers différents de versement des prestations au titre des services passés (obligation au titre des prestations déterminées) et au titre des services futurs (coût des services rendus au cours de la période).

L'obligation au titre des exigences de financement minimal, s'il en est, est déterminée au moyen de la méthode des exigences de financement minimal projetées, en fonction des estimations les

plus probables de la direction quant à la situation de capitalisation des régimes, déterminée selon une méthode actuarielle, des taux d'actualisation du marché et de la progression estimée des salaires. L'obligation au titre des exigences de financement minimal et toute réévaluation ultérieure de cette obligation sont comptabilisées immédiatement dans les autres éléments du résultat global et les résultats non distribués, sans reclassement au compte de résultat dans les périodes ultérieures.

Les actifs de retraite comptabilisés sont limités à la valeur actualisée des réductions des cotisations futures et des remboursements futurs, s'il en est.

H) RÉGIMES DE PARTICIPATION AUX BÉNÉFICES

La Société dispose de régimes de participation aux bénéfices à l'intention de son personnel. Les charges sont calculées à partir des résultats de l'ensemble de l'année civile et constatées tout au long de l'exercice, le cas échéant, à titre de salaires et charges sociales fondés sur l'estimation des paiements annuels devant être faits au titre des régimes.

I) RÉGIMES DE RÉMUNÉRATION FONDÉE SUR DES ACTIONS

Certains salariés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada qui prévoit l'attribution d'options sur actions, d'unités d'actions liées au rendement (les « UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (les « UANR »), dont une description est donnée à la note 15. Les UAR et les UANR sont des unités d'actions fictives pouvant être échangées, à raison de une pour une, contre des actions d'Air Canada ou l'équivalent en trésorerie, au gré du Conseil d'administration.

Les options sont passées en charges selon un modèle d'acquisition graduelle jusqu'à la fin de la période d'acquisition. La Société comptabilise une charge de rémunération et un ajustement correspondant au surplus d'apport égal à la juste valeur des instruments de capitaux propres attribués établie au moyen du modèle d'évaluation d'options Black-Scholes, compte tenu des estimations concernant les extinctions. La charge de rémunération est ajustée pour tenir compte des variations ultérieures des estimations de la direction quant au nombre d'options devant être acquises.

Les UAR et les UANR sont comptabilisées à titre d'instruments dénoués par règlement en trésorerie, compte tenu des règlements passés. Pour comptabiliser les instruments dénoués par règlement en trésorerie, la charge de rémunération est ajustée pour tenir compte des variations ultérieures de la juste valeur des UAR et des UANR compte tenu des estimations concernant les extinctions. Le passif lié aux UAR et aux UANR réglées en trésorerie est comptabilisé dans les autres passifs à long terme. Se reporter à la note 18 pour une description des instruments dérivés utilisés par la Société pour couvrir économiquement les risques liés aux flux de trésorerie découlant des UAR et des UANR.

Air Canada a aussi établi un régime d'actionnariat à l'intention des employés, en vertu duquel elle verse, en contrepartie des montants versés par les salariés, des cotisations établies selon des pourcentages prévus au régime. Les employés doivent demeurer au service de la Société et conserver leurs actions jusqu'au 31 mars de l'année suivante pour acquérir les cotisations de la Société. Ces cotisations sont constatées au titre des Salaires et charges sociales à mesure qu'elles sont acquises. La Société a suspendu le versement de cotisations en contrepartie des montants versés par les salariés le 1er mai 2020 (se reporter à la note 15).

J) MAINTENANCE ET RÉPARATIONS

Les frais de maintenance et de réparation des appareils loués et des appareils détenus par la Société sont passés en charges en maintenance avions dès qu'ils sont engagés, à l'exception des frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils loués aux termes de contrats de location, qui sont comptabilisés sur la durée du contrat de location, et des travaux importants de maintenance des appareils loués et des appareils détenus, qui sont inscrits à l'actif comme il est indiqué à la note 2R ci-dessous.

Les frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils prévues aux contrats de location sont comptabilisés sur la durée du bail au montant des obligations de maintenance au titre de la restitution des appareils à la fin du bail prévues par les contrats de location conclus par la Société et compensés par des frais de maintenance payés d'avance constatés en actif, sauf dans le cas des contrats de services de maintenance facturés à l'heure. Des provisions liées aux obligations de maintenance au titre de la restitution des appareils à la fin du bail sont comptabilisées, le cas échéant, sur les contrats de location d'appareils à titre de charge de maintenance sur la durée du bail en fonction des risques spécifiques liés au passif sur la durée à courir du bail. Les intérêts cumulés sur la provision sont comptabilisés dans les autres charges autres que d'exploitation. Tout changement de la provision au titre de la maintenance relative aux obligations de restitution des appareils en fin de bail est comptabilisé comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation et amorti par la suite dans l'état de résultat sur la durée à courir du bail. Toute différence entre le coût réel de la maintenance et le montant constitué en guise de provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions.

K) AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

Les autres charges d'exploitation comprennent entre autres les frais liés à la location et à l'entretien de bâtiments, aux services d'escale aux aéroports, aux honoraires et services professionnels, aux repas et à l'hébergement des équipages, à la promotion et à la publicité, aux assurances et à d'autres dépenses. Les autres charges d'exploitation sont constatées à mesure qu'elles sont engagées.

L) INSTRUMENTS FINANCIERS

Comptabilisation

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les dérivés, sont comptabilisés dans l'état consolidé de la situation financière lorsque la Société devient partie à l'instrument financier ou au contrat dérivé.

Classement

La Société classe ses actifs financiers et ses passifs financiers dans les catégories d'évaluation suivantes : i) ceux qui sont

évalués ultérieurement à la juste valeur (par le biais des autres éléments du résultat global ou par le biais du résultat net) et ii) ceux qui seront évalués au coût amorti. Le classement des actifs financiers dépend du modèle économique que suit l'entité pour la gestion des actifs financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels. Les passifs financiers sont classés dans la catégorie de ceux qui seront évalués au coût amorti à moins qu'ils ne soient désignés comme devant être évalués ultérieurement à la juste valeur par le biais du résultat net (choix irrévocable lors de la comptabilisation). Pour les actifs et les passifs évalués à la juste valeur, les profits et les pertes sont comptabilisés soit dans le résultat net, soit dans les autres éléments du résultat global.

La Société reclasse les actifs financiers seulement lorsque le modèle économique qu'elle suit pour la gestion de ces actifs change. Les passifs financiers ne sont pas reclassés.

La Société a établi le classement suivant :

- La trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions et les placements à long terme sont classés dans les actifs à la juste valeur par le biais du résultat net, et toute variation de la juste valeur pendant la période est comptabilisée dans les produits d'intérêts et dans les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le compte consolidé de résultat, le cas échéant.
- Le placement en titres de capitaux propres dans Chorus est classé comme un actif à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, et toute variation de la juste valeur pendant la période est comptabilisée par le biais des autres éléments du résultat global dans le compte consolidé du résultat global, le cas échéant.
- Les créances clients et les dépôts liés aux appareils et autres dépôts sont classés comme des actifs au coût amorti et sont évalués selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les produits d'intérêts sont inscrits au compte consolidé de résultat, le cas échéant.
- Les dettes fournisseurs, les facilités de crédit et la dette à long terme sont classées comme autres passifs financiers et sont évaluées au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les charges d'intérêts sont inscrites au compte consolidé de résultat, le cas échéant.

Évaluation

Lors de leur comptabilisation initiale, tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur majorée, dans le cas d'un actif financier ou d'un passif financier qui n'est pas à la juste valeur par le biais du résultat net, des coûts de transaction directement imputables à l'acquisition ou à l'émission de l'actif financier ou du passif financier. Les coûts de transaction des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net sont comptabilisés en charges dans l'état du résultat net. Les actifs financiers comprenant des dérivés incorporés sont considérés dans leur intégralité pour déterminer si leurs flux de trésorerie correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts.

Aux périodes ultérieures à celle de la comptabilisation initiale, les actifs financiers dont la détention s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de percevoir les flux de trésorerie contractuels, et dont les flux de trésorerie contractuels correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts, sont généralement évalués au coût amorti. Tous les autres actifs financiers, y compris les placements en instruments de capitaux propres, sont évalués à leurs justes valeurs à la clôture des périodes comptables ultérieures, et les variations de leurs justes valeurs sont présentées dans le résultat net ou dans les autres éléments du résultat global (choix irrévocable lors de la comptabilisation initiale).

Dépréciation

La Société évalue toutes les informations disponibles, y compris, de façon prospective, les pertes de crédit attendues associées à ses actifs comptabilisés au coût amorti. La méthode d'évaluation de la dépréciation dépend de la question de savoir si le risque de crédit a augmenté de manière importante. Pour déterminer si le risque de crédit a augmenté de façon importante, la Société compare le risque de défaillance lié à l'actif à la date de présentation de l'information financière avec le risque de défaillance à la date de comptabilisation initiale en se basant sur toutes les informations qu'elle a pu obtenir ainsi que sur les informations prospectives raisonnables et justifiables. Dans le cas des créances clients seulement, la Société applique, comme le permet IFRS 9, l'approche simplifiée qui exige que les pertes de crédit attendues pour la durée de vie soient comptabilisées à partir de la comptabilisation initiale des créances clients.

Dérivés et comptabilité de couverture

La Société a recours aux instruments dérivés liés au change et au prix du carburant ainsi qu'à des contrats à terme sur actions pour réduire les risques auxquels l'exposent ces éléments. Les instruments dérivés sont inscrits à l'état consolidé de la situation financière à la juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers devant faire l'objet d'un poste distinct. Les variations de la juste valeur des instruments dérivés sont constatées dans les produits (charges) autres que d'exploitation, à l'exception des variations efficaces des dérivés liés au carburant désignés en vertu de la comptabilité de couverture, comme il est décrit ci-dessous. Les instruments dérivés sont inscrits dans les charges payées d'avance et les autres actifs courants, les dépôts et autres actifs, les dettes fournisseurs et charges à payer et les autres passifs non courants, selon les modalités prévues aux contrats. Tous les flux de trésorerie associés à l'achat et à la vente de dérivés sont classés comme des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation dans le tableau consolidé des flux de trésorerie.

La Société applique la comptabilité de couverture aux dérivés liés au carburant désignés. Même si les prix du pétrole brut ne sont pas stipulés contractuellement dans les contrats d'achat de carburant aviation de la Société, ils ont un lien économique avec les prix du carburant aviation. La Société conclut des contrats d'option sur le pétrole brut et désigne ces contrats comme couvertures des flux de trésorerie de la composante pétrole brut de ses achats futurs de carburant aviation. La Société a défini un ratio de couverture de 1/1 pour ses relations de couverture. Selon la comptabilité de couverture, le profit ou la perte efficace sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant est comptabilisé dans les autres éléments du résultat global. Les primes versées relativement aux contrats

d'option et la valeur temps des contrats d'option sont différées et comptabilisées en tant que coût de la couverture dans les autres éléments du résultat global. Les montants accumulés dans les autres éléments du résultat global sont présentés à titre de réserve de couverture dans les capitaux propres et sont reclassés dans les charges de carburant aviation lorsque le carburant aviation sous-jacent couvert est utilisé. Les profits ou les pertes inefficaces sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant sont comptabilisés dans les charges autres que d'exploitation sous Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur.

Lorsqu'un instrument de couverture expire, qu'il est vendu ou résilié, ou lorsqu'il ne répond plus aux critères d'application de la comptabilité de couverture, le profit ou la perte cumulé et les coûts différés de couverture qui ont été comptabilisés dans les capitaux propres sont maintenus dans les capitaux propres jusqu'à la réalisation de la transaction prévue. Lorsque la Société cesse de s'attendre à ce que la transaction prévue soit réalisée, le profit ou la perte cumulé et les coûts différés de couverture qui étaient présentés dans les capitaux propres sont immédiatement reclassés dans le résultat net.

M) CONVERSION DES DEVISES

Le dollar canadien est la monnaie fonctionnelle d'Air Canada et de ses filiales. Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis en dollars canadiens au cours de change en vigueur à la date de l'état consolidé de la situation financière. Les actifs et les passifs non monétaires ainsi que les produits et les charges découlant d'opérations libellées en monnaies étrangères sont convertis au taux de change historique ou moyen de la période, selon le cas. L'ajustement des actifs et des passifs monétaires libellés en monnaies étrangères, qui découle des fluctuations de change après leur conversion en dollars canadiens, est classé en profit (perte) de change.

N) IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

La charge d'impôts pour la période comprend les impôts sur le résultat exigibles et différés. La charge d'impôts sur le résultat est inscrite au compte consolidé de résultat, sauf si elle se rattache à des éléments comptabilisés dans les autres éléments du résultat global ou inscrits directement aux capitaux propres. Elle est alors déduite de ces éléments.

La charge d'impôts sur le résultat exigible est calculée selon les lois de l'impôt adoptées ou quasi adoptées à la date de clôture dans les territoires dans lesquels la Société et ses filiales exercent leurs activités et dégagent un résultat imposable. La direction évalue régulièrement les positions adoptées dans les déclarations fiscales relativement aux situations dans lesquelles les règlements fiscaux sont sujets à interprétation. Elle établit des provisions s'il y a lieu à la lumière des montants qu'elle prévoit devoir payer aux autorités fiscales.

L'impôt sur le résultat différé est comptabilisé, selon la méthode du passif fiscal, en fonction des différences temporelles entre les bases fiscales des actifs et des passifs et leurs valeurs comptables dans les états financiers consolidés. L'impôt sur le résultat différé est évalué au moyen des taux d'impôt et des lois fiscales qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la fin de la période de présentation de l'information financière et dont l'application est attendue sur la période au cours de laquelle l'actif d'impôts différés est réalisé ou le passif d'impôts différés est réglé.

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable que la Société disposera de bénéfices imposables futurs auxquels les différences temporelles pourront être imputées.

O) BÉNÉFICE (PERTE) PAR ACTION

Le bénéfice (la perte) par action – résultat de base est calculé en divisant le bénéfice net (la perte nette) de la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada par le nombre moyen pondéré d'actions en circulation au cours de la période.

Le bénéfice par action – résultat dilué est calculé en ajustant le nombre moyen pondéré d'actions en circulation pour tenir compte des actions pouvant avoir un effet dilutif. Les actions de la Société qui peuvent avoir un effet dilutif comprennent les options sur actions, les billets convertibles et les bons de souscription. Le nombre d'actions inclus eu égard aux options pour lesquelles les droits sont acquis et aux bons de souscription est calculé au moyen de la méthode du rachat d'actions sauf si leur effet est antidilutif. Selon cette méthode, le produit de l'exercice de tels instruments est censé servir à l'achat d'actions au cours moyen de marché pour la période, la différence entre le nombre d'actions émises à l'exercice et le nombre d'actions censées avoir été achetées étant incluse dans le calcul. Les actions incluses eu égard aux options sur actions liées au rendement attribuées aux employés sont traitées comme des actions dont l'émission est conditionnelle, leur émission étant liée à la réalisation de certaines conditions outre le passage du temps. Si ces conditions sont réalisées, le nombre d'actions incluses est également calculé au moyen de la méthode du rachat d'actions sauf si ces actions ont un effet antidilutif.

Le nombre moyen pondéré d'actions en circulation dans le bénéfice par action – résultat dilué est aussi ajusté pour tenir compte du nombre d'actions qui seraient émises lors de la conversion des billets convertibles. En outre, le résultat net est ajusté pour tenir compte de l'effet après impôt de toute modification du résultat net qui résulterait de la conversion des billets convertibles ou de l'exercice des bons de souscription, y compris les intérêts comptabilisés au cours de la période, les taux de change comptabilisés sur le principal de la dette, la réévaluation à la valeur du marché du dérivé incorporé et la variation de la juste valeur du passif au titre des bons de souscription, à moins que le résultat des ajustements ne soit antidilutif.

P) LIQUIDITÉS SOUMISES À RESTRICTIONS

La Société a comptabilisé sous l'actif courant des liquidités soumises à restrictions, qui représentent les fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits passages perçus d'avance pour les voyagistes.

Les liquidités soumises à restrictions échéant à plus d'un an à compter de la date du bilan sont intégrées aux placements, dépôts et autres actifs et ont trait à des fonds déposés auprès de divers établissements financiers comme garanties de lettres de crédit et autres éléments.

Q) STOCKS DE CARBURANT AVIATION ET DE RECHANGES ET FOURNITURES

Les stocks de carburant aviation, de rechanges et de fournitures sont évalués au coût, qui est déterminé suivant la méthode du coût moyen pondéré, déduction faite de la provision pour dépréciation des stocks, s'il y a lieu.

La Société n'a pas comptabilisé de perte de valeur des stocks ou de reprise de pertes de valeur des stocks constatées antérieurement pendant les périodes considérées. Est compris dans la maintenance avions un montant de 33 M$ au titre des rechanges et fournitures utilisées au cours de l'exercice (48 M$ en 2020).

R) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées selon le modèle du coût. Les immobilisations corporelles visées par des contrats de location, comptabilisées dans l'actif au titre des droits d'utilisation, ainsi que les obligations de paiements futurs au titre de la location qui s'y rapportent, sont comptabilisées initialement à un montant égal au moins élevé de la juste valeur des immobilisations corporelles et de la valeur actualisée des paiements de loyers.

La Société répartit le montant comptabilisé initialement à l'égard d'une pièce d'immobilisation corporelle entre ses composantes importantes et amortit chaque composante de façon distincte. Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Le matériel volant et l'équipement de vol sont décomposés en cellules, réacteurs et matériel de cabine et modifications. La période d'amortissement des cellules et des réacteurs ne dépasse pas 25 ans et leur valeur résiduelle estimative, estimée initialement à 10 % du coût initial, est mise à jour par la suite lorsque les estimations changent. Les réacteurs de rechange et pièces connexes (les « articles durables ») sont amortis sur la durée moyenne d'utilisation restante des appareils auxquels ils correspondent et leur valeur résiduelle a été estimée initialement à 10 %. Le matériel et les modifications cabine sont amortis sur une période de huit ans ou sur la durée d'utilité résiduelle de l'appareil, si celle-ci est inférieure à huit ans. Le matériel et les modifications cabine des appareils loués en vertu de contrats sont amortis sur une période de huit ans ou sur la durée du contrat de location, si celle-ci est inférieure à huit ans. Les gros travaux de maintenance effectués sur des cellules et des réacteurs, y compris le coût des pièces de rechange et des fournitures ainsi que des services de maintenance fournis par des tiers, sont incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée d'utilité moyenne prévue entre les gros travaux de maintenance. Ces travaux consistent d'ordinaire en des inspections plus poussées et des travaux d'entretien plus complexes des appareils. Tous les coûts engagés en vertu de contrats de maintenance du parc aérien prévoyant une facturation à l'heure de vol sont imputés aux charges d'exploitation dans l'état des résultats à mesure que les frais sont engagés. Les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée d'utilité jusqu'à concurrence de 50 ans, ou sur la durée du bail foncier si elle est plus courte. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail, à concurrence de 10 ans. Le matériel au sol et les autres équipements sont amortis sur des périodes variant de 3 à 25 ans.

Les valeurs résiduelles et les durées d'utilité sont revues au moins une fois l'an et les taux d'amortissement sont ajustés en conséquence sur une base prospective. Le montant des profits et des pertes résultant de la cession d'une immobilisation corporelle est déterminé par la comparaison du produit de la cession avec la valeur comptable de l'immobilisation corporelle et il est comptabilisé dans les profits et pertes autres que d'exploitation, au compte consolidé de résultat.

S) INTÉRÊTS INCORPORÉS

Les coûts d'emprunt sont comptabilisés en résultat à mesure qu'ils sont engagés, à l'exception des intérêts attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qui exige une longue période de préparation avant de pouvoir être utilisé ou vendu, et qui sont incorporés dans le coût de l'actif. L'incorporation des coûts d'emprunt débute lorsque sont engagées les dépenses relativement à l'actif et les coûts d'emprunt et que sont en cours les activités visant à préparer l'actif préalablement à son utilisation. Les coûts d'emprunt sont incorporés jusqu'à la date où le projet est achevé et où l'actif peut être mis en service de la manière prévue.

Dans la mesure où des fonds sont empruntés spécifiquement en vue de l'obtention de tels actifs, le montant des coûts d'emprunt incorporables est déterminé aux coûts d'emprunt réels engagés sur cet emprunt au cours de la période, diminués de tout produit obtenu du placement temporaire de ces fonds empruntés. Dans la mesure où des fonds sont empruntés de façon générale et utilisés en vue de l'obtention d'un actif qualifié, le montant des coûts d'emprunt incorporables est déterminé en appliquant un taux de capitalisation aux dépenses relatives à cet actif. Ce taux de capitalisation doit être la moyenne pondérée des coûts d'emprunt applicables aux emprunts de la Société en cours au titre de la période. Les emprunts contractés spécifiquement dans le but d'obtenir un actif qualifié sont exclus de ce calcul jusqu'à ce que les activités indispensables à la préparation de l'actif préalablement à son utilisation prévue soient pratiquement toutes terminées.

T) CONTRATS DE LOCATION

Comptabilisation des contrats de location et des actifs au titre de droits d'utilisation

Les contrats de location sont comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation et un montant correspondant est comptabilisé au passif à la date à laquelle l'actif loué est prêt à être utilisé par la Société. Chaque paiement de loyer est réparti entre le passif et la charge d'intérêts. Les coûts financiers sont imputés dans le compte consolidé de résultat au cours de la période de location afin d'appliquer un taux d'intérêt constant au solde résiduel du passif pour chaque période.

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont comptabilisés selon IAS 16 *Immobilisations corporelles*. Les appareils comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation font l'objet des mêmes méthodes comptables que les appareils détenus directement, c'est-à-dire que les actifs au titre de droits d'utilisation sont décomposés et amortis sur la durée du contrat de location. Comme pour les appareils détenus, les travaux de maintenance admissibles sont incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée du bail ou la durée d'utilité moyenne prévue, si elle est plus courte.

Les modifications des modalités ou les événements ayant une incidence sur la prolongation d'un contrat de location nécessitent généralement d'évaluer s'il s'agit d'une modification du contrat de location qui pourrait impliquer de recalculer les actifs et les passifs du contrat de location en utilisant un taux d'actualisation révisé.

Des provisions au titre de la maintenance se rapportant aux obligations de restitution à la fin du contrat de location sont comptabilisées, le cas échéant, relativement aux contrats de location d'appareils pour tenir compte des frais de maintenance sur la durée du contrat de location. Toute modification de la provision relative aux modalités de restitution à la fin de la location est comptabilisée comme ajustement de l'actif au titre de droits d'utilisation et par la suite amortie par imputation au compte de résultat sur la durée résiduelle du contrat de location.

Cession-bail

Pour les opérations de cession-bail, la Société applique les dispositions de la norme IFRS 15 *Produits des activités ordinaires* afin de déterminer si la cession de l'actif constitue une vente; elle est généralement considérée comme telle s'il n'y a pas d'option de rachat de l'actif à la fin de la durée du contrat de location. Si la cession de l'actif constitue une vente, la Société décomptabilise l'actif sous-jacent et comptabilise un actif au titre du droit d'utilisation découlant de la cession-bail égal à la partie conservée de valeur comptable antérieure du bien vendu. La partie résiduelle est comptabilisée par le biais du compte de résultat comme un profit à la cession-bail d'actifs.

Contrats de location avions

Au 31 décembre 2021, 78 appareils de la Société étaient visés par des contrats de location assortis de droits d'utilisation (107 appareils au 31 décembre 2020); Air Canada a comptabilisé des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives relativement à ces appareils, conformément aux dispositions d'IFRS 16. Air Canada détient en outre des contrats de location à titre de preneur à l'égard d'appareils utilisés par les transporteurs régionaux fournissant des services en vertu de leurs CAC respectifs; elle a comptabilisé des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives d'Air Canada relativement à ces appareils. Au 31 décembre 2021, 99 appareils (121 appareils au 31 décembre 2020) étaient exploités en vertu de tels contrats pour le compte d'Air Canada.

Baux immobiliers

La Société est partie à des contrats de location visant les locaux nécessaires aux services d'escale aux aéroports et visant d'autres biens immobiliers. Dans le cas des contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escale aux aéroports, le bailleur détient généralement des droits de substitution, ce qui fait en sorte que ces contrats ne sont pas considérés comme des contrats de location en vertu de la norme. Les contrats de location avec droits de résiliation réciproque moyennant un préavis de moins de 12 mois sont considérés comme des contrats de location à court terme et ne sont pas, par conséquent, comptabilisés dans l'état de la situation financière du fait de la mesure de simplification. Enfin, les contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escale prévoyant des paiements de loyers variables ne sont pas non plus comptabilisés dans l'état de la situation financière puisque les paiements de loyers variables, autres que ceux qui sont calculés sur la base d'un indice ou d'un taux, sont exclus de l'évaluation des obligations locatives. Il en résulte un portefeuille composé de baux immobiliers devant être comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives en vertu de la norme qui ont trait à des locaux réservés dans les aéroports, de Toronto, de Montréal et de Vancouver, plaques tournantes d'Air Canada, des contrats de location visant des locaux réservés à la Société pour des bureaux, des services aéroportuaires et de maintenance et les salons Feuille d'érable, et des contrats de location visant des terrains.

U) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont initialement comptabilisées au coût. Les immobilisations incorporelles dont la durée de vie est indéfinie ne sont pas amorties, tandis que les immobilisations à durée de vie limitée sont amorties linéairement sur leur durée d'utilité estimative.

	Durée d'utilité estimative	Période d'amortissement à courir au 31 décembre 2021
Droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux	indéfinie	sans objet
Appellations commerciales	indéfinie	sans objet
Immobilisations d'ordre technologique (développées en interne)	de 5 à 15 ans	de 1 à 14 ans
Immobilisations liées à des contrats (accords commerciaux d'Aéroplan)	11,5 ans	9 ans

Air Canada détient des droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux qui lui permettent de fournir des services à l'échelle internationale. La valeur des immobilisations incorporelles comptabilisées rend compte du coût des routes et des créneaux à l'aéroport international Narita de Tokyo, à l'aéroport national Reagan de Washington et à l'aéroport Heathrow de Londres. Air Canada s'attend à desservir ces lieux pendant une période indéfinie.

Air Canada et certaines de ses filiales détiennent des appellations commerciales, des marques de commerce et des noms de domaine (collectivement les « appellations commerciales »). Ces éléments sont des immobilisations incorporelles liées à la commercialisation, car ils sont utilisés principalement pour la vente et la promotion des produits et services d'Air Canada ou d'une de ses filiales. Les appellations commerciales permettent une reconnaissance de la marque par les clients et les clients éventuels, et peuvent être génératrices de flux de trésorerie

pendant une période indéfinie. Air Canada entend réinvestir continuellement dans ses appellations commerciales et les commercialiser de façon à maintenir leur classement comme immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Dans l'éventualité où des appellations commerciales devraient cesser d'être utilisées, elles seraient classées comme ayant une durée de vie déterminée et amorties sur la durée d'utilité restante prévue.

Les dépenses de développement qui sont directement attribuables à la conception, au développement, à la mise en œuvre et à l'essai de produits logiciels identifiables sont comptabilisées comme des immobilisations incorporelles d'ordre technologique si certains critères sont réunis, notamment la faisabilité technique ainsi que l'intention et la capacité de développer et d'utiliser la technologie pour produire des avantages économiques futurs probables. Autrement, elles sont passées en charges à mesure qu'elles sont engagées. Les frais directement attribuables qui sont incorporés au coût des immobilisations incorporelles d'ordre technologique comprennent le coût lié aux logiciels, au personnel et aux tiers affectés au développement ainsi que la tranche appropriée des frais généraux pertinents. Les dépenses liées à la configuration ou à l'adaptation prévues dans le cadre d'un contrat de services d'infonuagique sont aussi incluses lorsqu'elles remplissent les conditions d'incorporation au coût des immobilisations incorporelles.

Des immobilisations incorporelles découlant de contrats et des immobilisations incorporelles liées au marketing (marque de commerce) ont été comptabilisées à la date de l'acquisition d'Aéroplan. Les immobilisations incorporelles découlant de contrats ont une durée d'utilité résiduelle estimative de 9 ans, ce qui correspond à la durée initiale des principaux accords commerciaux conclus avec les partenaires du programme lors de l'acquisition. La marque de commerce est considérée comme une immobilisation incorporelle à durée de vie indéterminée.

V) GOODWILL

Le goodwill représente l'excédent du coût d'une acquisition sur la juste valeur de la quote-part des actifs identifiables nets de l'entreprise acquise qui revient à la Société à la date d'acquisition. Le goodwill est soumis au moins une fois l'an à un test de dépréciation et il est comptabilisé au coût diminué des pertes de valeur cumulées. Les pertes de valeur du goodwill ne sont pas reprises. Aux fins de l'évaluation des pertes de valeur, le test de dépréciation du goodwill est effectué au niveau le plus bas dans l'entité auquel le goodwill est suivi aux fins de la gestion interne, soit le secteur d'exploitation (note 2AA).

W) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS NON COURANTS

Les actifs non courants englobent les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles à durée limitée et à durée indéfinie, ainsi que le goodwill. Les actifs ayant une durée d'utilité indéfinie, y compris le goodwill, sont soumis à un test de dépréciation au moins une fois l'an ou lorsque des événements ou des circonstances indiquent que la valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de situation indique que la valeur comptable d'actifs pourrait ne pas être recouvrable, on en teste la dépréciation éventuelle en comparant la valeur comptable de l'actif ou du groupe d'actifs à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de cession et sa valeur d'utilité. Pour les besoins des tests de dépréciation, les immobilisations sont regroupées au plus bas niveau de regroupement pour lequel les flux de trésorerie identifiables sont indépendants des flux de trésorerie d'autres actifs ou passifs (unités génératrices de trésorerie ou UGT). La direction a déterminé que le niveau approprié pour l'évaluation des pertes de valeur correspond aux niveaux des flottes d'appareils monocouloirs et de gros-porteurs pour le matériel volant et les immobilisations connexes inhérents au parc en exploitation. Les appareils remisés (à l'exclusion des appareils qui sont temporairement remisés et dont la remise en service est prévue) qui ne sont pas exploités et les appareils loués ou sous-loués à des tiers sont soumis à un test de dépréciation au niveau de l'immobilisation. Le montant comptabilisé en perte de valeur est le montant par lequel la valeur comptable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie excède sa valeur recouvrable.

Les actifs non courants, sauf le goodwill, qui ont subi une perte de valeur sont évalués à chaque date de présentation de l'information financière afin de déterminer s'il y a reprise possible de la perte de valeur. La direction apprécie s'il existe un quelconque indice qu'une perte de valeur comptabilisée au cours d'une période antérieure est susceptible de ne plus exister ou d'avoir diminué. Pour apprécier s'il y a reprise possible d'une perte de valeur, la direction considère les indices qui ont conduit à la perte de valeur. S'il existe un quelconque indice qu'une perte de valeur a été reprise, la direction estime la valeur recouvrable de l'actif non courant. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures pour un actif autre qu'un goodwill doit être reprise seulement s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. La valeur comptable d'un actif donné de l'UGT ne dépasse pas celle qui aurait été déterminée si aucune perte de valeur n'avait été constatée. La reprise d'une perte de valeur est constatée immédiatement au compte consolidé de résultat.

X) ACTIFS NON COURANTS (OU GROUPES DESTINÉS À ÊTRE CÉDÉS) DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Les actifs non courants (ou les groupes destinés à être cédés) sont classés comme des actifs détenus en vue de la vente si leur valeur comptable est recouvrée principalement par le biais d'une transaction de vente, s'ils sont disponibles pour vente immédiate dans leur état actuel et si une vente est hautement probable. Ils sont évalués au plus faible de leur valeur comptable et de leur juste valeur diminuée des coûts de cession.

Y) PROVISIONS

La Société comptabilise des provisions lorsqu'il existe une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé, qu'il est probable qu'une cession de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation, et qu'une estimation fiable de l'obligation peut être effectuée. Si l'effet est important, les flux de trésorerie attendus sont actualisés par application d'un taux qui reflète, le cas échéant, les risques spécifiques au passif. Lorsqu'on a recours à l'actualisation, les intérêts cumulés

sur la provision sont comptabilisés dans les charges autres que d'exploitation.

Z) ÉLÉMENTS PARTICULIERS

Sont qualifiés de particuliers les éléments qui, de l'avis de la direction, doivent être présentés séparément du fait de leur taille ou de leur incidence pour permettre une pleine compréhension de la performance financière de la Société. Se reporter à la note 4.

AA) INFORMATION SECTORIELLE

Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation. Les informations à fournir sur les secteurs d'exploitation sont fondées sur les informations contenues dans les rapports destinés au principal décideur opérationnel. Pour la Société, le principal décideur opérationnel, à qui il incombe d'affecter les ressources et d'évaluer la performance des activités, est le président et chef de la direction.

BB) SUBVENTIONS GOUVERNEMENTALES

La Société comptabilise les subventions gouvernementales quand elle a l'assurance raisonnable qu'elle réunit les critères d'admissibilité à ces subventions et que ces dernières seront reçues. Les subventions gouvernementales à recevoir sont comptabilisées dans les créances clients à l'état consolidé de la situation financière. La Société comptabilise les subventions gouvernementales dans le compte consolidé de résultat de la période au cours de laquelle sont inscrites les charges que la subvention est censée compenser. Lorsqu'une subvention gouvernementale devient exigible à titre de compensation de charges engagées à des périodes précédentes, elle est comptabilisée dans le résultat net de la période au cours de laquelle elle devient exigible.

CC) NORMES COMPTABLES ADOPTÉES LE 1ER JANVIER 2021

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.

La Société a adopté ces modifications le 1er janvier 2021 et a choisi d'appliquer la mesure de simplification. L'application de ces modifications n'a pas d'incidence sur les états financiers consolidés de la Société à la date de la première application ou pour les périodes comparatives. Les taux interbancaires n'ont pas été remplacés au 31 décembre 2021, mais leur remplacement ne devrait pas avoir d'incidence importante sur les états financiers.

Coûts de configuration et de personnalisation dans le cadre d'un accord d'infonuagique (IAS 38 *Immobilisations incorporelles*)

En avril 2021, l'IASB a ratifié une décision de l'International Financial Reporting Interpretations Committee (« IFRIC ») qui clarifie la comptabilisation des coûts de configuration et de personnalisation engagés dans le cadre d'un accord d'infonuagique. Cette décision fournit des indications sur l'évaluation de la possibilité de capitaliser les coûts engagés à titre d'immobilisation incorporelle et sur le moment de la comptabilisation des charges. La Société a évalué l'incidence de cette décision et a déterminé qu'elle n'avait aucune incidence sur ses états financiers consolidés.

3. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Pour préparer les états financiers conformément aux PCGR, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur les montants figurant dans les états financiers et les notes annexes. Ces estimations et les hypothèses correspondantes reposent sur l'expérience passée, les plans d'exploitation futurs et divers autres facteurs jugés raisonnables dans les circonstances, et les résultats de ces estimations constituent le fondement des jugements portés sur les valeurs comptables des actifs et des passifs. Les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les résultats réels pourraient être très différents de ces estimations.

Les principales estimations et les principaux jugements établis dans le cadre de la préparation des présents états financiers concernent les éléments qui suivent. D'autres informations sont également fournies à la rubrique sur la méthode comptable applicable ou dans la note portant sur l'élément.

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 cession et sa valeur d'utilité. La juste valeur diminuée des coûts de cession 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. Se reporter à la note 8.

Avantages futurs du personnel

Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite de la Société sont déterminés au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses et des estimations, notamment celles ayant trait aux taux d'actualisation, à la progression des salaires 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. Se reporter à la note 11 pour un complément d'information.

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.

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 qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence significative sur les produits des activités ordinaires de l'exercice au cours duquel la modification survient. Compte tenu des incidences de la pandémie de COVID-19 sur la demande de voyages et les tendances d'achat des consommateurs et du lancement du nouveau programme Aéroplan en 2020 et des avantages et aménagements particuliers accordés aux membres Aéroplan en raison de la pandémie de COVID-19, l'estimation des désistements demeure la même en 2021 et repose sur une mise à jour qualitative de l'évaluation précédente. Cette estimation tient aussi compte des attentes à long terme de la direction à l'égard des désistements pendant la durée de vie du programme.

Au 31 décembre 2021, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s'établissait à 3 452 M$. À titre d'exemple, une variation hypothétique de 1 % du nombre de points en circulation qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 35 M$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

Désistements

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

Période d'amortissement des actifs non courants

La Société fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actualisée et future des actifs, des projets concernant le parc

aérien de la Société et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant aviation et des autres coûts liés à l'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires, pourraient donner lieu à des variations, qui pourraient être importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois l'an. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 15 M$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas changer notablement.

Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réellement engagé à la fin de la location et le montant de la provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est comptabilisée comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation. Se reporter à la note 12[a)] pour un complément d'information.

4. ÉLÉMENTS PARTICULIERS

Sont qualifiés de particuliers les éléments qui, de l'avis de la direction, doivent être présentés séparément du fait de leur taille ou de leur incidence pour permettre une pleine compréhension de la performance financière de la Société.

Les éléments particuliers comptabilisés dans les charges d'exploitation sont les suivants :

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

Pertes de valeur

En raison des réductions de capacité liées à la COVID-19, Air Canada a devancé le retrait de son parc aérien de certains appareils plus anciens. Ces appareils ont été mis hors service et retirés des unités génératrices de trésorerie afin d'évaluer la présence éventuelle de pertes de valeur. Un modèle fondé sur la juste valeur diminuée du coût de la mise hors service reposant sur des données d'entrée de niveau 3 a servi pour évaluer la dépréciation. La valeur recouvrable des appareils détenus par la Société a été déterminée comme étant égale aux produits attendus de la cession, ce qui correspond aux meilleures estimations de la direction fondées, entre autres, sur des données d'entrée provenant de guides d'évaluation publiés ajustées pour tenir compte des meilleures estimations de la direction concernant la conjoncture actuelle. La valeur recouvrable des appareils loués a été déterminée comme étant l'obligation nette estimée pour régler les contrats de location composée des paiements de loyers contractuels futurs et des coûts de restitution à la fin du bail. 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 attendue. La Société a aussi comptabilisé une perte de valeur de 32 M$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 relativement à des coûts engagés pour le développement d'immobilisations incorporelles d'ordre technologique qui avaient été incorporés et qui ont été annulés.

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

Subvention salariale d'urgence du Canada

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

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

Provisions pour réduction de l'effectif

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

En raison de l'incidence de l'épidémie de COVID-19, Air Canada a entrepris de réduire son effectif au deuxième trimestre de 2020 et a comptabilisé une provision pour réduction de l'effectif de 78 M$ au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2020. Des paiements de 40 M$ ont été effectués à partir de cette provision au cours de l'exercice 2021 (32 M$ en 2020), l'obligation restante s'établissant à 4 M$ au 31 décembre 2021. La provision comprend les coûts estimés des avis et des indemnités de cessation d'emploi prévus dans les conventions collectives de la Société et le Code canadien du travail, dont le montant pourrait être ajusté selon divers facteurs comme le nombre des employés en mise à pied technique et la période pendant laquelle ils le demeurent. Outre cette provision, des prestations d'avant-retraite et des compressions de régime de 49 M$ ont été comptabilisées en 2020 relativement aux obligations au titre des prestations de retraite et des avantages du personnel.

Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux

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

Règlement lié à un régime d'avantages du personnel

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

Autres

Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat

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

Modifications des contrats d'achat de capacité

En mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier le CAC conclu avec Jazz aux termes duquel Jazz exploite actuellement les vols régionaux sous la marque Air Canada Express. Dans le cadre du contrat modifié, Air Canada a transféré à Jazz l'exploitation de sa flotte d'appareils E175 d'Embraer, jusque-là assurée par Sky Regional, et Jazz est ainsi devenue l'unique exploitant des vols Air Canada Express. Le CAC conclu avec Sky Regional a été résilié. La Société a comptabilisé une charge nette de 2 M$ pour refléter les modifications apportées au CAC et au regroupement des vols régionaux. Cette charge tient compte d'une provision nette de 12 M$ au titre des frais estimés de résiliation à payer, largement contrebalancée par l'annulation des obligations locatives et des coûts des stocks associés aux appareils mis hors service.

5. ACCORDS DE FINANCEMENT PAR INSTRUMENTS D'EMPRUNT ET DE CAPITAUX PROPRES CONCLUS AVEC LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le 12 avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada (par l'intermédiaire de la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada) une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres qui lui donnait accès à des liquidités maximales de 5,879 G$ par l'intermédiaire du programme de Crédit d'urgence pour les grands employeurs (« CUGE »).

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

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

- Un montant maximal de 1,404 G$ consistant en une tranche de la facilité de crédit non garantie visant à financer le remboursement de billets non remboursables aux clients. La facilité d'une durée de sept ans échéant en avril 2028 porte intérêt au taux annuel de 1,211 %. Les prélèvements sur cette facilité étaient disponibles et ont été effectués mensuellement en fonction du montant des remboursements traités et versés jusqu'au 30 novembre 2021. Au 31 décembre 2021, un montant de 1,273 G$ avait été prélevé à même cette facilité pour financer le remboursement de billets non remboursables aux clients. Aucun montant supplémentaire ne peut être prélevé sur cette facilité.
- Un produit brut de 500 M$ tiré du placement de 21 570 942 actions d'Air Canada au prix de 23,17933 $ l'action (produit net de 480 M$), toujours détenues par le gouvernement.
- Un montant de 1,5 G$ sous forme de facilité de crédit renouvelable garantie échéant en avril 2026 et portant intérêt au taux CDOR (Canadian Dollar Offered Rate) majoré de 1,5 %. La facilité était garantie au moyen d'une charge de premier rang grevant les actifs d'Aéroplan, les actions détenues par Air Canada dans Aéroplan ainsi que certains actifs d'Air Canada. Air Canada n'a prélevé aucun montant sur cette facilité qui, comme il est indiqué ci-dessus, a depuis été résiliée par Air Canada.
- Un montant de 2,475 G$ sous forme de trois facilités de crédit non renouvelables et non garanties de 825 M$ chacune. La première, une tranche d'une durée de cinq ans échéant en avril 2026, porte intérêt au taux annuel CDOR majoré de 1,75 %; la deuxième, une tranche d'une durée de six ans échéant en avril 2027, porte intérêt au taux annuel de 6,5 % (augmentant à 7,5 % après cinq ans); et la troisième, une tranche d'une durée de sept ans échéant en avril 2028, porte intérêt au taux annuel de 8,5 % (augmentant à 9,5 % après cinq ans). Aucun montant n'a été prélevé sur ces facilités qui, comme il est indiqué ci-dessus, ont depuis été résiliées par Air Canada.
- Air Canada a émis, 14 576 564 bons de souscription pouvant initialement être exercés pour l'achat d'un nombre équivalent d'actions d'Air Canada, sous réserve des ajustements habituels, au prix d'exercice de 27,2698 $ l'action au cours d'une période de 10 ans. La moitié des bons de souscription ont été acquis lors de la mise en place des facilités de crédit garanties et non garanties ci-dessus, tandis que la moitié restante serait acquise proportionnellement aux montants qu'Air Canada aurait pu utiliser en vertu des facilités de crédit non garanties ci-dessus. Les bons de souscription étaient assujettis à un droit de rachat non récurrent en faveur d'Air Canada, aux termes duquel Air Canada pouvait, à certaines conditions, racheter aux fins d'annulation tous les bons de souscription en circulation à un prix par bon de souscription égal à leur juste valeur de marché. Les bons de souscription dont les droits sont acquis pouvaient être exercés par leur porteur soit en payant le prix d'exercice, soit en exerçant une option d'exercice sans décaissement. Étant donné la résiliation des facilités de crédit d'exploitation, les bons de souscription dont les droits ne sont pas acquis ont été annulés. De plus, Air Canada a exercé son droit de rachat sur les bons de souscription dont les droits sont acquis et les a rachetés et annulés en janvier 2022 pour la somme de 82 M$, ce qui équivaut à la valeur comptable des bons de souscription dont les droits sont acquis au 31 décembre 2021.

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

- Offre de l'option de remboursement selon le mode de paiement initial aux clients admissibles qui ont acheté des billets non remboursables avant le 13 avril 2021 pour un voyage commençant au plus tôt en février 2020, mais qui n'ont pas voyagé en raison de la COVID-19. En appui à ses agences de voyages partenaires, Air Canada a décidé qu'elle ne reprendrait pas la commission de vente que celles-ci ont touchée sur les billets remboursés.
- Reprise des dessertes ou accès au réseau d'Air Canada dans la plupart des collectivités régionales où le service avait été suspendu en raison des répercussions de la COVID-19 sur les déplacements, au moyen de services directs ou de nouveaux accords interlignes avec des transporteurs régionaux tiers.
- Restrictions s'appliquant aux dividendes ou aux paiements de distributions sur les titres de participation d'Air Canada, ou à tout achat, rachat ou autre acquisition ou cession à titre onéreux de tout titre de participation ou titre d'emprunt convertible d'Air Canada tant qu'une dette était en cours en vertu des facilités de crédit garanties ou non garanties (à l'exclusion de la tranche de la facilité de crédit non garantie affectée aux remboursements des billets non remboursables aux clients) et pendant une période de 12 mois suivant la résiliation de ces facilités.
- Obligations de maintenir un niveau d'emploi équivalent ou supérieur à celui du 1er avril 2021.
- Achèvement de l'acquisition par la Société de 33 appareils A220 d'Airbus construits aux installations d'Airbus situées à Mirabel, au Québec. Air Canada s'est également engagée à prendre livraison de la totalité des 40 appareils 737 MAX de Boeing en commande ferme. L'exécution de ces commandes demeure assujettie aux modalités des conventions d'achat applicables.

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

Incidence comptable

Les instruments d'emprunt et de capitaux propres émis sont évalués à la juste valeur au moment de leur création. Tout écart entre la juste valeur et le produit reçu est traité aux fins comptables comme une subvention publique. Les produits tirés des subventions différés sont comptabilisés au début de l'entente et, compte tenu des montants prélevés sur la facilité de financement du remboursement des billets avant le 31 décembre 2021, ils ont totalisé 138 M$. Ces produits tirés des subventions différés rendent compte du total des ajustements de la juste valeur, montant net, de la facilité de financement de remboursement des billets, des actions émises et des bons de souscription dont les droits sont acquis, et seront amortis dans les autres produits selon le mode linéaire sur trois ans. Les bons de souscription dont les droits sont acquis ont depuis été rachetés et annulés, le règlement ayant été effectué en janvier 2022. La période d'amortissement repose sur l'estimation que fait la Société du calendrier des coûts que la subvention est censée contrebalancer. Au cours de 2021, un montant de 26 M$ avait été comptabilisé dans les autres produits au titre des produits tirés des subventions.

La possibilité pour le gouvernement à ce moment-là de choisir d'exercer les bons de souscription en payant le prix d'exercice ou en exerçant une option d'exercice sans décaissement a donné lieu à un passif financier. La juste valeur des bons de souscription a été déterminée au moyen du modèle d'évaluation des options de Black-Scholes et comptabilisée dans les autres passifs à long terme à la date d'entrée en vigueur. Après la comptabilisation initiale, la Société a évalué le passif financier à la juste valeur à chaque date de clôture, comptabilisant les variations de la juste valeur dans le profit (la perte) sur les instruments financiers. Se reporter à la note 18.

6. PLACEMENTS, DÉPÔTS ET AUTRES ACTIFS

(en millions de dollars canadiens)		2021	2020
Placements à long terme		601 $	512 $
Participation dans Chorus [a)]		52	58
Liquidités soumises à restrictions	note 2P	75	87
Dépôts liés aux appareils		57	79
Paiements anticipés en vertu de contrats de maintenance		52	72
Contrats à terme sur actions	note 18	7	14
Autres dépôts		14	11
		858 $	833 $

a) Représente la participation d'Air Canada de 15 561 600 actions à droit de vote de catégorie B au capital de Chorus.

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2021			31 décembre 2020		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	13 704 $	5 610 $	8 094 $	13 251 $	5 419 $	7 832 $
Immeubles et améliorations locatives	1 050	599	451	1 033	553	480
Équipement de services au sol et autres équipements	656	472	184	665	439	226
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	549	-	549	754	-	754
Immobilisations corporelles détenues	**15 959 $**	**6 681 $**	**9 278 $**	**15 703 $**	**6 411 $**	**9 292 $**
Appareils d'Air Canada	4 083 $	2 599 $	1 484 $	5 019 $	3 340 $	1 679 $
Appareils des transporteurs régionaux	1 924	1 254	670	2 002	1 169	833
Terrains et immeubles	508	200	308	510	177	333
Actifs au titre de droits d'utilisation	**6 515 $**	**4 053 $**	**2 462 $**	**7 531 $**	**4 686 $**	**2 845 $**
Immobilisations corporelles	**22 474 $**	**10 734 $**	**11 740 $**	**23 234 $**	**11 097 $**	**12 137 $**

Douze appareils A220 d'Airbus et sept appareils 737 MAX-8 de Boeing ont été ajoutés aux appareils détenus en 2021.

Comme il est indiqué à la note 4, une perte de valeur de 46 M$ a été comptabilisée en 2021 (283 M$ en 2020) dans les éléments particuliers relativement au retrait accéléré de certains appareils plus anciens et d'équipements accessoires du parc d'Air Canada et est incluse dans l'amortissement cumulé dans le tableau ci-dessus.

Sont aussi inclus dans le matériel volant et l'équipement de vol 15 appareils et 15 moteurs de rechange (15 appareils et 15 moteurs de rechange en 2020) loués à Jazz d'un coût de 400 M$ (389 M$ en 2020), moins l'amortissement cumulé de 198 M$ (172 M$ en 2020) pour une valeur comptable nette de 202 M$ (217 M$ en 2020). La dotation aux amortissements relative à ces matériel volant et équipement de vol pour 2021 s'est établie à 26 M$ (24 M$ en 2020).

Comme il est décrit plus amplement à la note 23, en 2021, la Société a procédé à la cession-bail de deux appareils 767 de Boeing et, en 2020, elle a procédé à la cession-bail de neuf appareils 737 MAX de Boeing.

Certaines immobilisations corporelles ont été affectées en garantie comme il est plus amplement décrit à la note 10 sous la rubrique des instruments d'emprunt pertinents.

(en millions de dollars canadiens)	1er janvier 2021	Acquisitions	Reclassements	Cessions	Amortissement	31 décembre 2021
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	7 832 $	767 $	411 $	(48) $	(868) $	8 094 $
Immeubles et améliorations locatives	480	-	22	-	(51)	451
Équipement de services au sol et autres équipements	226	7	-	-	(49)	184
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	754	228	(433)	-	-	549
Immobilisations corporelles détenues	**9 292 $**	**1 002 $**	**- $**	**(48) $**	**(968) $**	**9 278 $**
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	1 679 $	190 $	- $	(10) $	(375) $	1 484 $
Appareils des transporteurs régionaux	833	36	-	(24)	(175)	670
Terrains et immeubles	333	1	-	-	(26)	308
Actifs au titre de droits d'utilisation	**2 845 $**	**227 $**	**- $**	**(34) $**	**(576) $**	**2 462 $**
Immobilisations corporelles	**12 137 $**	**1 229 $**	**- $**	**(82) $**	**(1 544) $**	**11 740 $**

(en millions de dollars canadiens)	1er janvier 2020	Acquisitions	Reclassements	Cessions	Amortissement	31 décembre 2020
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	8 304 $	720 $	269 $	(419) $	(1 042) $	7 832 $
Immeubles et améliorations locatives	422	-	112	-	(54)	480
Équipement de services au sol et autres équipements	245	28	-	-	(47)	226
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	1 041	94	(381)	-	-	754
Immobilisations corporelles détenues	**10 012 $**	**842 $**	**- $**	**(419) $**	**(1 143) $**	**9 292 $**
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	1 773 $	573 $	- $	- $	(667) $	1 679 $
Appareils des transporteurs régionaux	758	257	-	(6)	(176)	833
Terrains et immeubles	291	75	-	(3)	(30)	333
Actifs au titre de droits d'utilisation	**2 822 $**	**905 $**	**- $**	**(9) $**	**(873) $**	**2 845 $**
Immobilisations corporelles	**12 834 $**	**1 747 $**	**- $**	**(428) $**	**(2 016) $**	**12 137 $**

Le tableau qui suit présente la ventilation de la dotation aux amortissements comptabilisée dans le compte consolidé de résultat.

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Matériel volant et équipement de vol	822 $	930 $
Immeubles et améliorations locatives	51	54
Équipement de services au sol et autres équipements	49	47
Immobilisations corporelles détenues	**922**	**1 031**
Appareils d'Air Canada	375	496
Appareils des transporteurs régionaux	175	176
Terrains et immeubles	26	30
Actifs au titre de droits d'utilisation	**576**	**702**
Immobilisations corporelles	**1 498**	**1 733**
Stocks de rechanges et fournitures	14	14
Immobilisations incorporelles	104	102
Dotations aux amortissements	**1 616 $**	**1 849 $**

8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(en millions de dollars canadiens)	Droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux	Immobilisations incorporelles découlant de contrats	Appellations commerciales	Immobilisations d'ordre technologique (développées en interne)	Total
Exercice clos le 31 décembre 2020					
Au 1er janvier 2020	97 $	206 $	178 $	521 $	1 002 $
Acquisitions	-	-	-	259	259
Amortissement et dépréciation	-	(19)	-	(108)	(127)
Au 31 décembre 2020	97 $	187 $	178 $	672 $	1 134 $
Au 31 décembre 2020					
Coût	97 $	225 $	178 $	1 051 $	1 551 $
Amortissement cumulé	-	(38)	-	(379)	(417)
	97 $	187 $	178 $	672 $	1 134 $
Exercice clos le 31 décembre 2021					
Au 1er janvier 2021	97 $	187 $	178 $	672 $	1 134 $
Acquisitions	-	-	-	50	50
Amortissement	-	(20)	-	(84)	(104)
Au 31 décembre 2021	97 $	167 $	178 $	638 $	1 080 $
Au 31 décembre 2021					
Coût	97 $	225 $	178 $	1 021 $	1 521 $
Amortissement cumulé	-	(58)	-	(383)	(441)
	97 $	**167 $**	**178 $**	**638 $**	**1 080 $**

En 2021, des actifs liés à la technologie dont le coût et l'amortissement cumulé atteignaient 80 M$ (110 M$ en 2020) ont été mis hors service.

Des droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux sont affectés en garantie de billets garantis prioritaires comme le décrit la note 10.

Évaluation de la perte de valeur

Une évaluation de la valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie de la Société comparativement à leur valeur comptable a été effectuée à partir des projections de flux de trésorerie tenant compte de la pandémie de COVID-19. Cette évaluation a été effectuée en parallèle au test de dépréciation annuel auquel sont soumises toutes les immobilisations incorporelles qui ont une durée de vie indéfinie. L'affectation des immobilisations incorporelles à durée indéfinie aux unités génératrices de trésorerie se chiffre à 165 M$ pour la flotte de gros-porteurs et à 110 M$ pour la flotte d'appareils monocouloirs. La valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie a été évaluée à partir de la juste valeur diminuée des coûts de cession au moyen d'un modèle de flux de trésorerie actualisés. Le modèle de flux de trésorerie actualisés représenterait une évaluation de la juste valeur de niveau 3 dans la hiérarchie des justes valeurs d'IFRS 13. Les flux de trésorerie correspondent aux projections les plus plausibles de la direction étant donné les conditions actuelles et prévues du marché sur une période de cinq ans.

Il est possible qu'à long terme, ces projections ne se concrétisent pas si la demande passagers est inférieure aux niveaux projetés et si les restrictions de voyage persistent et que leur durée et leurs conséquences sont plus importantes que ce qui est actuellement prévu.

La valeur recouvrable des deux unités génératrices de trésorerie excédait leurs valeurs comptables respectives d'un montant total d'environ 13 G$. La direction a pris en considération les changements raisonnablement possibles des hypothèses principales au moyen de plusieurs scénarios de modélisation et analyses de sensibilité et a déterminé que de tels changements ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable de chaque UGT devienne inférieure à sa valeur comptable. La direction a également mis à jour l'évaluation de la dépréciation en fonction des plus récentes projections du plan d'affaires annuel.

Les principales hypothèses ayant servi aux calculs de la juste valeur diminuée des coûts de cession pour l'exercice 2021 sont présentées ci-dessous :

Principales hypothèses	2021	Méthode utilisée pour déterminer les valeurs
Taux d'actualisation moyen	9,25 %	Repose sur des hypothèses liées aux intervenants du marché concernant le coût moyen pondéré du capital de la Société, ajusté pour tenir compte des impôts et des risques particuliers applicables à chaque unité génératrice de trésorerie évaluée. Les données prises en compte dans les différents scénarios s'échelonnaient entre 9,5 % et 11 % pour l'UGT constituée des gros-porteurs et entre 7,5 % et 9 % pour l'UGT constituée des appareils monocouloirs.
Taux de croissance à long terme	2,5 %	Les projections des flux de trésorerie au-delà de la période de cinq ans prévoient une augmentation de 2,5 % qui correspond à l'hypothèse de croissance à long terme du secteur du transport aérien compte tenu de divers facteurs, comme les projets de la Société concernant son parc aérien et les hypothèses relatives à la croissance du secteur.
Fourchette de prix du baril de carburant aviation	92 $ US-97 $ US	Les prix du carburant aviation sont présumés suivre la reprise des marchés mondiaux et correspondent à la meilleure estimation de la fourchette des conditions futures du marché établie par la direction. Les nouvelles questions liées aux enjeux climatiques, comme la modification de la réglementation, peuvent avoir une incidence sur cette hypothèse au cours des années à venir.

Une évaluation de la dépréciation des appareils qui seront retirés de façon permanente du parc aérien a été effectuée séparément de l'évaluation des UGT de la Société et a donné lieu à la comptabilisation d'une perte de valeur de 283 M$ dans les éléments particuliers en 2020 comme l'indique la note 4. En 2021, une perte de valeur supplémentaire de 46 M$, déduction faite de reprises de perte de valeur de 8 M$, a été comptabilisée pour rendre compte de la révision à la baisse des estimations concernant le produit de la cession attendu des appareils et du matériel volant détenus par la Société, contrebalancée en partie par des coûts inférieurs aux prévisions engagés pour remplir les conditions de restitution prévues aux contrats de location.

9. GOODWILL

Le goodwill est soumis à un test de dépréciation au moins une fois l'an. Le test de dépréciation du goodwill est effectué par application du modèle de la juste valeur diminuée des coûts de cession au niveau du secteur d'exploitation. Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation, et ce secteur représente le niveau le plus bas auquel le goodwill est suivi pour les besoins de gestion interne.

Pour évaluer s'il y a eu dépréciation du goodwill, la Société compare la valeur recouvrable totale de l'entité au complet, qui correspond à la somme de sa capitalisation boursière inscrite à la cote et de la juste valeur de sa dette, à la valeur comptable de son actif net déduction faite de la dette à long terme. Si la valeur comptable excède la valeur recouvrable, une perte de valeur est comptabilisée. Aucune perte de valeur n'a été comptabilisée eu égard à la valeur du goodwill depuis son acquisition.

Les tests de dépréciation effectués aux 31 décembre 2021 et 2020 n'ont donné lieu à la comptabilisation d'aucune perte de valeur. Des changements raisonnablement possibles des hypothèses principales ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable du goodwill devienne inférieure à sa valeur comptable.

10. DETTE À LONG TERME ET OBLIGATIONS LOCATIVES

	Échéance finale	Taux d'intérêt moyen pondéré (%)	31 décembre 2021 (en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2020 (en millions de dollars canadiens)
Financement d'appareils [a]				
Financement en dollars US à taux fixe	2023 – 2030	4,88	3 471 $	3 791 $
Financement en dollars US à taux variable	2026 – 2027	2,09	427	483
Financement en dollars CA à taux fixe	2026 – 2030	3,78	206	232
Financement en dollars CA à taux variable	2026 – 2033	2,27	1 169	1 007
Financement en yens à taux fixe	2027	1,84	129	145
Financement en yens à taux variable	2027	3,00	2	5
Billets convertibles [b]	2025	4,00	723	667
Facilité de crédit en dollars canadiens [c]	2028	1,21	1 018	-
Billets garantis de premier rang – en dollars CA [d]	2029	4,63	2 000	-
Billets garantis de premier rang – en dollars US [d]	2026	3,88	1 516	-
Facilité de crédit sur billets garantis de premier rang – en dollars US [d]	2028	4,25	2 907	-
Billets garantis de premier rang et de deuxième rang – en dollars CA [d]			-	1 040
Billets non garantis de premier rang – en dollars US [e]			-	509
Autre financement garanti – en dollars US [d], [f]			-	1 483
Autre financement garanti – en dollars CA [f]			-	199
Dette à long terme		**3,91**	**13 568**	**9 561**
Obligations locatives				
Appareils d'Air Canada	2022 – 2031	4,88	1 792	1 996
Appareils des transporteurs régionaux	2023 – 2035	6,08	981	1 171
Terrains et immeubles	2022 – 2078	5,26	406	429
Obligations locatives [g]		**5,30**	**3 179**	**3 596**
Dette totale et obligations locatives		**4,18**	**16 747**	**13 157**
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et des escomptes			(224)	(168)
Partie courante – dette à long terme			(511)	(1 244)
Partie courante – appareils d'Air Canada			(310)	(340)
Partie courante – appareils des transporteurs régionaux			(166)	(179)
Partie courante – terrains et bâtiments			(25)	(25)
Dette à long terme et obligations locatives			**15 511 $**	**11 201 $**

a) Le financement des appareils (3 085 M$ US, 1 375 M$ CA et 11 884 M¥ JPY) (3 359 M$ US, 1 239 M$ CA et 12 159 M¥ JPY en 2020) est garanti principalement par certains appareils ayant une valeur comptable de 6 025 M$ (6 037 M$ en 2020). Pour la majeure partie du financement, le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance et peuvent être remboursés en tout temps, moyennant paiement des frais applicables. Le financement de 114 M$ US et de 192 M$ CA provient d'une garantie d'emprunt fournie par l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM »).

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$) et un taux d'intérêt moyen pondéré de 5,73 %. Le placement privé était composé de certificats de catégorie A et de certificats de catégorie B. Les certificats de catégorie A, d'un montant total de 453 M$ US (606 M$) sont assortis d'un taux d'intérêt de 5,25 % par année et leur date de distribution finale prévue est le 1er avril 2029. Les certificats de catégorie B, d'un montant total de 100 M$ US (134 M$), sont assortis d'un taux d'intérêt de 9,00 % par année et leur date de distribution finale prévue est le 1er octobre 2025.

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 étaient financés aux termes de cette facilité, l'accord de financement relais de 788 M$ mis en place en avril 2020 a été remboursé simultanément. Air Canada a pris livraison des trois derniers appareils A220 d'Airbus aux termes de cette facilité au premier trimestre de 2021 et, au 31 mars 2021, les 18 appareils A220 d'Airbus étaient financés en vertu de cette facilité et le montant correspondant de l'accord de financement relais avait été remboursé. La facilité garantie est d'une durée de 12 ans à compter de la livraison de chaque appareil et est assortie d'un taux d'intérêt variable fondé sur le taux CDOR, majoré d'une marge de 1,88 %.

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 d'environ 316 M$ US, vendus à 95,002 % de la valeur nominale pour un produit net de 392 M$. La tranche de catégorie C est de rang inférieur aux certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-1, série 2015-2 et série 2017-1, déjà émis; elle est garantie par des charges sur les 27 avions financés au moyen de ces séries déjà émises. Les certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie C sont assortis d'un taux d'intérêt de 10,500 % par année et leur date de distribution finale prévue est le 15 juillet 2026.

En mars 2021, Air Canada a conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 475 M$ US pour financer l'achat des 15 prochains appareils A220 d'Airbus livrables en 2021 et en 2022, dont le premier a été livré en mars 2021. Au 31 décembre 2021, Air Canada a prélevé 292 M$ en vertu de cette facilité. Les sommes disponibles en vertu de la facilité permettent le financement de sept autres A220. L'échéance définitive des emprunts pour chaque appareil est 10 ans après la date de livraison de l'appareil en question. Les taux d'intérêt, qui peuvent être fixes ou variables, sont fixés à la date du prélèvement de chaque emprunt. Les taux d'intérêt variables correspondent généralement au CDOR majoré d'une marge de 2,28 %. Les taux d'intérêt fixes correspondent au taux de conversion de la dette à taux variable du CDOR majoré d'une marge de 2,28 % en dette à taux fixe majoré d'une marge de 2,49 %.

Les financements liés à des appareils tiennent compte des facilités de financement liées au placement de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2013-1. En mai 2021, un montant de 84 M$ US (101 M$) au titre des billets garantis par nantissement du matériel, série 2013-1B, a été refinancé, à la date d'échéance initiale des billets, à un taux d'intérêt de 4,75 % par année; la distribution définitive est prévue en mai 2025.

b) En juin 2020, Air Canada a conclu un placement de billets non garantis convertibles (les « billets convertibles ») de 748 M$ US (1 011 M$), qui lui a rapporté un produit net de 986 M$. Les billets convertibles portent intérêt au taux annuel de 4,0 % payable semestriellement à terme échu et arriveront à échéance le 1er juillet 2025, à moins d'être rachetés, remboursés ou convertis plus tôt. Une tranche de capital de 1 000 $ US de billets convertibles donnera droit à 65,1337 actions, ce qui correspond à un prix de conversion d'environ 15,35 $ US l'action. Les billets convertibles peuvent être convertis, au gré de la Société, en trésorerie ou en actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou en actions à droit de vote de catégorie B de la Société ou en une combinaison de ce qui précède.

Le choix de la Société d'octroyer de la trésorerie ou une combinaison de trésorerie et d'actions à la date de conversion au lieu d'actions (selon les valeurs de conversion quotidiennes affichées pendant 40 jours de bourse consécutifs) donne lieu à un passif financier dérivé intégré évalué séparément à la juste valeur par le biais du résultat net. Lorsqu'il est comptabilisé pour la première fois, ce passif financier dérivé est évalué à la juste valeur et la valeur comptable des billets sous-jacents correspond à la différence entre ce montant et le produit de l'émission. Par la suite, la Société évalue le passif financier dérivé à la juste valeur à chaque date de clôture, comptabilisant les variations de la juste valeur dans le profit (la perte) sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le compte de résultat, et elle ajoute la valeur comptable des billets sous-jacents à leur valeur nominale selon la méthode du taux d'intérêt effectif, ce qui se traduit par un taux d'intérêt effectif de 10,76 %. La juste valeur du dérivé intégré à la première comptabilisation était de 320 M$ et elle est

comptabilisée dans les autres passifs à long terme. Au 31 décembre 2021, la juste valeur correspondait à 579 M$ et la Société a comptabilisé une perte latente de 45 M$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 (perte latente de 214 M$ pour l'exercice 2020). Se reporter à la note 18.

c) En ce qui concerne les accords de financement conclus avec le gouvernement du Canada dont il est question à la note 5, au 31 décembre 2021, Air Canada a prélevé un montant de 1,273 G$ sur la tranche de la facilité de crédit non garantie de 1,404 G$ qu'elle a affecté au remboursement de billets d'avion non remboursables à des clients. La facilité a un terme de sept ans, vient à échéance en avril 2028 et porte intérêt au taux annuel établi de 1,211 %, et son solde est exigible à l'échéance. La valeur comptable de l'emprunt, soit 1 018 M$ au 31 décembre 2021, est comptabilisée lorsque l'emprunt est contracté, à un taux d'intérêt effectif de 4,90 %. La différence accroît la valeur comptable de l'emprunt sous-jacent à sa valeur nominale selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Des prélèvements sur cette facilité ont été effectués mensuellement en fonction du montant des remboursements traités et versés au cours de la période allant jusqu'au 30 novembre 2021. Aucun montant supplémentaire ne peut être prélevé sur cette facilité.

d) En août 2021, Air Canada a procédé à la clôture d'un placement privé de 2,0 G$ de billets garantis de premier rang à 4,625 % échéant en 2029 (les « billets en dollars canadiens ») et de 1,2 G$ US de billets garantis de premier rang à 3,875 % échéant en 2026 (les « billets en dollars américains » et, avec les billets en dollars canadiens, les « billets »). Air Canada a également procédé à la clôture de sa nouvelle facilité de crédit garantie de premier rang de 2,9 G$ US composée d'un nouveau prêt à terme B échéant en 2028 de 2,3 G$ US (le « prêt à terme ») et d'une nouvelle facilité de crédit renouvelable inutilisée de 600 M$ US échéant en 2025 (la « facilité renouvelable » et, avec le prêt à terme, les « facilités de crédit garanties de premier rang »). Air Canada a tiré un produit brut totalisant environ 7,1 G$ de la vente des billets et des facilités de crédit garanties de premier rang. Air Canada a affecté le produit tiré de la vente des billets en dollars canadiens ainsi que le produit du prêt à terme aux fins suivantes : i) le règlement de la totalité du capital de 200 M$ exigible au titre des billets garantis de premier rang à 4,75 % échéant en 2023 de la Société et le remboursement de la totalité du capital de 840 M$ exigible au titre de ses billets de deuxième rang à 9 % échéant en 2024, ii) le remboursement de la totalité de l'encours de la dette de 1 178 M$ US de la Société aux termes de la convention de prêt datée du 6 octobre 2016, laquelle est composée d'une facilité de prêt à terme B syndiquée garantie en dollars américains et d'une facilité de crédit renouvelable syndiquée garantie en dollars américains et iii) le règlement des commissions et frais d'opération applicables. La Société a comptabilisé une perte de 110 M$ au titre du règlement de la dette en rapport avec ces remboursements. Aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité renouvelable au 31 décembre 2021.

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

e) En 2021, les billets non garantis de premier rang d'une valeur de 400 M$ US d'Air Canada portant intérêt à 7,75 % payable semestriellement et échéant en 2021 ont été remboursés.

f) Les autres financements garantis sont le prêt à terme et la facilité renouvelable décrits en d) ci-dessus.

   Le produit du placement réalisé en août 2021 décrit en d) ci-dessus a été affecté au remboursement du prêt à terme de 600 M$ US échéant en 2023 et d'une facilité de crédit renouvelable de 600 M$ US échéant en 2024 qui étaient inclus dans les Autres financements garantis au 31 décembre 2020. Outre le placement privé, en août 2021, la facilité de crédit renouvelable de 200 M$ a été remboursée puis prorogée jusqu'en décembre 2024 et demeure inutilisée au 31 décembre 2021.

   En février 2021, la Société a prolongé sa facilité de crédit renouvelable de 600 M$ US d'un an, soit jusqu'en avril 2024, et augmenté le taux d'intérêt de 75 points de base, soit une marge de taux d'intérêt correspondant à 250 points de base en sus du TIOL. La Société a aussi prolongé sa facilité de crédit renouvelable de 200 M$ d'un an, soit jusqu'en décembre 2023, et augmenté le taux d'intérêt de 25 points de base, soit une marge de taux d'intérêt de 275 points de base en sus des taux des acceptations bancaires. La Société a comptabilisé une perte de 19 M$ relativement à la modification de la dette découlant de cette opération.

g) Les obligations locatives liées aux installations et au matériel volant totalisent 3 179 M$ (361 M$, 2 195 M$ US et 12 M£ GBP) (3 596 M$ (377 M$, 2 503 M$ US et 15 M£ GBP) en 2020). Les valeurs comptables du matériel volant et des installations visés par des contrats de location sont respectivement de 2 154 M$ et de 308 M$ (2 512 M$ et 333 M$ en 2020).

   En 2021, la Société a payé en trésorerie des intérêts sur la dette à long terme et les obligations locatives de 531 M$ (528 M$ en 2020).

La Société a comptabilisé les charges d'intérêts suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Intérêts sur la dette	576 $	449 $
Intérêts sur les obligations locatives		
Appareils d'Air Canada	90	110
Appareils des transporteurs régionaux	62	76
Terrains et immeubles	21	21
Charges d'intérêts	**749 $**	**656 $**

Le compte consolidé de résultat contient les montants suivants liés à des contrats de location qui n'ont pas été comptabilisés comme des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives.

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Contrats de location à court terme	10 $	62 $
Paiements de loyers variables non pris en compte dans les obligations locatives	27	32
Charge relative aux contrats de location (prise en compte dans les autres charges d'exploitation)	**37 $**	**94 $**

Les paiements au titre des obligations locatives ont donné lieu à des sorties de trésorerie totales de 731 M$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 (870 M$ en 2020), dont 558 M$ représentent des remboursements de capital (663 M$ en 2020).

Analyse des échéances

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 31 décembre 2021 sur la dette à long terme et les obligations locatives s'établissent comme suit. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture du 31 décembre 2021 de 1,2637 $ CA.

(en millions de dollars canadiens)	2022	2023	2024	2025	2026	Par la suite	Total
Capital							
Obligations au titre de la dette à long terme [1]	511 $	660 $	482 $	1 780 $	2 369 $	8 243 $	14 045 $
Appareils d'Air Canada	310	301	288	274	225	394	1 792
Appareils des transporteurs régionaux	166	163	136	122	43	351	981
Terrains et immeubles	25	23	23	24	23	288	406
Obligations locatives	501	487	447	420	291	1 033	3 179
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	**1 012 $**	**1 147 $**	**929 $**	**2 200 $**	**2 660 $**	**9 276 $**	**17 224 $**

(en millions de dollars canadiens)	2022	2023	2024	2025	2026	Par la suite	Total
Intérêts							
Obligations au titre de la dette à long terme [1]	540 $	517 $	495 $	471 $	393 $	668 $	3 084 $
Appareils d'Air Canada	76	62	48	35	24	23	268
Appareils des transporteurs régionaux	51	41	32	24	19	84	251
Terrains et immeubles	20	20	20	20	20	20	120
Obligations locatives	147	123	100	79	63	127	639
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	**687 $**	**640 $**	**595 $**	**550 $**	**456 $**	**795 $**	**3 723 $**

1) Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles, soit 945 M$ (748 M$ US), n'est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu'à l'échéance, en 2025. Le solde complet de 1 273 M$ du capital de la facilité de crédit non garantie décrite en c) ci-dessus est pris en compte.

Dans le tableau ci-dessus, les obligations de remboursement du capital ne tiennent pas compte des escomptes et des frais de transaction de 224 M$ qui sont portés en diminution de la dette à long terme et des obligations locatives dans l'état consolidé de la situation financière.

Flux de trésorerie provenant des activités de financement

Les informations sur la variation des passifs pour lesquels les flux de trésorerie ont été classés dans les activités de financement sont présentées dans le tableau des flux de trésorerie ci-dessous :

(en millions de dollars canadiens)	1er janv. 2021	Flux de trésorerie			Variations sans effet sur la trésorerie			31 déc. 2021
		Emprunts	Rembour-sements	Commis-sions	Ajustements liés au change	Amortis-sement des frais de financement et autres ajustements	Nouvelles obligations locatives (contrats nouveaux et renouvelés)	
Dette à long terme	9 561 $	8 171 $	(3 952) $	- $	(40) $	(172) $	- $	13 568 $
Appareils d'Air Canada	1 996	-	(366)	-	(16)	-	178	1 792
Appareils des transporteurs régionaux	1 171	-	(167)	-	(9)	-	(14)	981
Terrains et immeubles	429	-	(25)	-	(1)	-	3	406
Obligations locatives	3 596	-	(558)	-	(26)	-	167	3 179
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et autres ajustements	(168)	-	-	(205)	-	149	-	(224)
Total des passifs liés aux activités de financement	**12 989 $**	**8 171 $**	**(4 510) $**	**(205) $**	**(66) $**	**(23) $**	**167 $**	**16 523 $**

(en millions de dollars canadiens)	1er janv. 2020	Flux de trésorerie			Variations sans effet sur la trésorerie			31 déc. 2020
		Emprunts	Rembour-sements	Commis-sions	Ajustements liés au change	Amortis-sement des frais de financement et autres ajustements	Nouvelles obligations locatives (contrats nouveaux et renouvelés)	
Dette à long terme	5 873 $	6 300 $	(2 056) $	- $	(280) $	(276) $	- $	9 561 $
Appareils d'Air Canada	1 924	-	(447)	-	(43)	-	562	1 996
Appareils des transporteurs régionaux	1 149	-	(188)	-	(23)	-	233	1 171
Terrains et immeubles	386	-	(28)	-	-	-	71	429
Obligations locatives	3 459	-	(663)	-	(66)	-	866	3 596
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et autres ajustements	(90)	(38)	-	(78)	-	38	-	(168)
Total des passifs liés aux activités de financement	**9 242 $**	**6 262 $**	**(2 719) $**	**(78) $**	**(346) $**	**(238) $**	**866 $**	**12 989 $**

11. PASSIF AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

La Société propose plusieurs régimes à prestations et à cotisations déterminées offrant des prestations de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi à ses salariés.

La Société est l'administratrice et la promotrice de huit régimes agréés au Canada dont les obligations relatives aux prestations déterminées sont enregistrées aux termes de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* du Canada (les « régimes agréés canadiens »). Les volets « à prestations déterminées » des régimes agréés canadiens n'acceptent plus de participants, sauf en ce qui concerne les volets hybrides de trois régimes qui acceptent les nouveaux participants. La Société offre également un régime à ses salariés aux États-Unis, un régime à ses salariés au Royaume-Uni et un régime à ses salariés au Japon. Ces régimes sont des régimes à prestations déterminées étrangers s'appliquant aux salariés de ces pays. En outre, elle propose un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite, qui ne sont pas agréés. Les régimes de retraite à prestations déterminées assurent des prestations à leurs participants à leur départ à la retraite, à leur cessation d'emploi ou à leur décès, prestations qui sont fonction des états de service et de la moyenne des gains de ces participants en fin de carrière sur une période déterminée. Les prestations versées proviennent de fonds administrés en fiducie, mais pour un certain nombre de régimes non capitalisés, la Société s'acquitte de son obligation de paiement des prestations à l'échéance. Les actifs des régimes détenus en fiducie sont régis par des règlements. La gouvernance des régimes et la supervision de tous les aspects des régimes, y compris les décisions concernant les placements et les cotisations, incombent principalement à la Société. Le Comité des ressources humaines et de la rémunération, un comité du Conseil d'administration, aide à surveiller les régimes pour veiller à ce que le passif des régimes soit suffisamment capitalisé, que les actifs des régimes soient investis avec prudence, que les risques soient gérés à un niveau acceptable et que les prestations de retraite soient administrées convenablement et efficacement.

Les autres avantages du personnel sont des régimes d'assurance vie, d'assurance maladie complémentaire et d'assurance invalidité. Ces avantages comprennent à la fois des avantages postérieurs à l'emploi et des avantages complémentaires de retraite. Les avantages postérieurs à l'emploi ont trait à des prestations d'invalidité offertes aux employés admissibles en service actif, tandis que les avantages complémentaires de retraite comprennent les régimes de prévoyance maladie et d'assurance vie offerts aux employés retraités admissibles.

Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Les obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation projetées) peuvent varier sensiblement en raison d'une foule de facteurs, notamment les hypothèses utilisées dans les plus récents rapports d'évaluation actuarielle déposés (y compris le taux d'actualisation applicable utilisé ou retenu comme hypothèse dans l'évaluation actuarielle), les données démographiques du régime à la date de l'évaluation, les dispositions en vigueur du régime, l'évolution du cadre législatif et réglementaire, ainsi que l'évolution de la conjoncture économique (principalement le rendement de l'actif des régimes de retraite et les fluctuations des taux d'intérêt).

Au 1er janvier 2021, l'excédent de solvabilité des régimes agréés canadiens totalisait 2,9 G$. La prochaine évaluation, qui sera en date du 1er janvier 2022, sera effectuée au premier semestre de 2022. Les régimes agréés canadiens de la Société affichant un excédent de solvabilité au 1er janvier 2021, la Société n'était pas tenue de verser les cotisations au titre des services passés en 2021. De plus, conformément aux lois en vigueur et aux règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus dans l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite. Cela étant, et compte tenu des régimes à l'étranger et des régimes complémentaires, les cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite ont totalisé 79 M$ pour 2021 (cotisation de l'employeur de 91 M$ après déduction d'un montant de 12 M$ pour capitaliser la cotisation de l'employeur des volets cotisations déterminées de ces régimes). Les obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite devraient se chiffrer à 90 M$ pour 2022.

Obligation au titre des prestations et actif des régimes

Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est la promotrice. Les montants inscrits à l'état de la situation financière sont les suivants :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel		Total	
(en millions de dollars canadiens)	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Actifs non courants						
Actifs au titre des régimes de retraite	3 571 $	2 840 $	- $	- $	3 571 $	2 840 $
Passifs courants						
Dettes fournisseurs et charges à payer	-	-	67	62	67	62
Passifs non courants						
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	1 192	1 515	1 396	1 500	2 588	3 015
Obligation (actif) au titre des prestations de retraite (montant net)	**(2 379) $**	**(1 325) $**	**1 463 $**	**1 562 $**	**(916) $**	**237 $**

La partie à moins d'un an de l'obligation au titre des prestations de retraite (montant net) représente une estimation des autres avantages futurs du personnel à verser en 2022.

Le tableau ci-dessous présente l'information financière sur les modifications apportées aux régimes de retraite et aux autres régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi :

(en millions de dollars canadiens)	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2021	**2020**	**2021**	**2020**
Variation de l'obligation au titre des prestations				
Obligation au titre des prestations au début de l'exercice	23 720 $	21 931 $	1 562 $	1 518 $
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	262	275	53	45
Coûts des services passés (note 4)	240	46	4	(3)
Règlements relatifs aux régimes (note 4)	125	-	-	-
Coûts financiers	641	664	42	45
Cotisations salariales	60	66	-	-
Prestations versées	(1 071)	(936)	(42)	(42)
Paiements de règlement	(125)	-	-	-
Réévaluations :				
Perte (profit) technique	88	(48)	(19)	(56)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	(1)	(51)	(3)	3
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	(1 875)	1 774	(133)	56
Perte (profit) de change	(13)	(1)	(1)	(4)
Total de l'obligation au titre des prestations	22 051	23 720	1 463	1 562
Variation de l'actif des régimes				
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	25 887	23 424	-	-
Rendement de l'actif des régimes, déduction faite des soldes compris dans les frais financiers nets	1 149	2 537	-	-
Produits d'intérêts	710	711	-	-
Cotisations patronales	79	90	42	42
Cotisations salariales	60	66	-	-
Prestations versées	(1 071)	(936)	(42)	(42)
Règlements (note 4)	(125)	-	-	-
Frais d'administration versés à même l'actif des régimes	(9)	(9)	-	-
Profit (perte) de change	(14)	4	-	-
Total de l'actif des régimes	26 666	25 887	-	-
(Surplus) déficit à la fin de l'exercice	**(4 615)**	**(2 167)**	**1 463**	**1 562**
Actifs plafonnés/passif supplémentaire découlant des exigences de financement minimal	2 236	842	-	-
Obligation (actif) au titre des prestations de retraite (montant net)	**(2 379) $**	**(1 325) $**	**1 463 $**	**1 562 $**

Le rendement réel de l'actif des régimes s'est établi à 1 859 M$ (3 248 M$ en 2020).

Les actifs des régimes comprennent un contrat de rentes pour l'obligation au titre du régime à prestations de retraite déterminées du Royaume-Uni qui a été comptabilisé sur la base d'un règlement. Se reporter à la note 4, *Éléments particuliers*.

Le déficit des régimes de retraite qui ne sont pas entièrement capitalisés est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Régimes agréés canadiens	8 $	8 $
Régimes étrangers	62	99
Régimes complémentaires	1 122	1 408
	1 192 $	**1 515 $**

L'obligation au titre des prestations déterminées a une durée moyenne pondérée de 14,0 années (14,4 années en 2020).

Charges de retraite et autres avantages futurs du personnel

La Société a constaté la charge nette suivante au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et des autres avantages futurs du personnel :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
(en millions de dollars canadiens)	2021	2020	2021	2020
Compte consolidé de résultat				
Composantes du coût				
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	262 $	275 $	53 $	45 $
Coûts des services passés	-	-	(1)	(6)
Frais d'administration et autres frais	9	9	-	-
Pertes actuarielles (profits actuariels), change compris	-	-	(9)	(7)
Coût total comptabilisé dans les salaires et charges sociales	**271 $**	**284 $**	**43 $**	**32 $**
Coût total comptabilisé dans les éléments particuliers (note 4)	**365 $**	**46 $**	**5 $**	**3 $**
Coût financier net lié aux avantages du personnel	**(34) $**	**(18) $**	**42 $**	**45 $**
Coût total comptabilisé au compte de résultat	**602 $**	**312 $**	**90 $**	**80 $**
Autres éléments du résultat global après consolidation				
Réévaluations :				
Perte (profit) technique, compte tenu du change	89	(53)	(14)	(48)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	(1)	(51)	(3)	-
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	(1 875)	1 774	(130)	54
Rendement de l'actif des régimes	(1 157)	(2 660)	-	-
Changement du plafond des actifs	1 360	(93)	-	-
Coût (produit) total comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	**(1 584) $**	**(1 083) $**	**(147) $**	**6 $**

Une comparaison de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel et de la charge comptabilisée dans le compte consolidé de résultat est présentée ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Charge nette au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et des autres avantages futurs du personnel comptabilisée dans le compte consolidé de résultat		
Salaires et charges sociales	314 $	316 $
Éléments particuliers	370	49
Coût financier net au titre des passifs des régimes d'avantages du personnel	8	27
	692 $	**392 $**
Capitalisation des régimes d'avantages du personnel par Air Canada		
Prestations de retraite	79 $	90 $
Autres avantages du personnel	42	42
	121 $	**132 $**
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	**571 $**	**260 $**

Composition de l'actif des régimes de retraite à prestations déterminées

Régimes agréés canadiens

La composition de l'actif des régimes agréés canadiens et la répartition cible sont représentées ci-dessous.

	2021	2020	Répartition cible
Obligations	60 %	65 %	60 %
Actions canadiennes	3 %	3 %	3 %
Actions étrangères	7 %	7 %	7 %
Placements non traditionnels	30 %	25 %	30 %
	100 %	100 %	100 %

Au 31 décembre 2021, environ 77 % des actifs des régimes agréés canadiens avaient un cours coté sur un actif. Les actifs n'ayant pas de cours coté sur un marché actif sont principalement des placements dans des entités fermées. La composition de l'actif présentée dans le tableau correspond à la ventilation des actifs des régimes entre chaque catégorie d'actifs.

L'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprend 17 646 765 (17 646 765 en 2020) actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés de la Société. La convention de fiducie prévoit que le produit d'une vente éventuelle des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. Étant donné la situation désormais excédentaire de la capitalisation des régimes agréés canadiens de la Société, les règles comptables interdisent la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l'actif des régimes. Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 373 M$ au 31 décembre 2021 (402 M$ en 2020), mais, après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

En novembre 2021, Air Canada a annoncé que les syndicats canadiens représentant des groupes de ses employés et Pionairs d'Air Canada ont conclu une entente de principe visant à permettre certaines autres utilisations des produits des actions susmentionnées. Si toutes les conditions sont réunies, les actions de la fiducie seront graduellement vendues sur une période pouvant atteindre 15 ans. Le produit net de la vente servira au versement de sommes forfaitaires aux retraités canadiens ainsi qu'au financement d'indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ayant une certaine ancienneté et à des employés non syndiqués, exclusion faite de la haute direction. La conclusion de cette entente et la vente sont soumises à une série de conditions, parmi lesquelles la production de documents définitifs et l'obtention de toutes les approbations réglementaires et autres approbations nécessaires. Rien ne garantit que ces conditions ou d'autres seront remplies. Les états financiers ne rendent pas compte des conséquences de ces événements, qui ne surviendront que si les conditions sont remplies et les approbations nécessaires sont obtenues.

En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les placements sont effectués conformément à l'Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement des caisses de retraite d'Air Canada. Comme le permet la politique en matière de placement, la composition réelle du portefeuille d'actifs peut à l'occasion présenter des écarts avec la répartition cible. En ce qui concerne le rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit supérieur d'au moins 1,0 % avant frais de placement en moyenne à long terme (10 ans) au rendement annualisé total qu'aurait pu produire une gestion passive du portefeuille de réplication des passifs. Le portefeuille de réplication des passifs renvoie à des indices repères en matière d'instruments à revenu fixe canadiens répandus (FTSE TMX Canada), et ses caractéristiques correspondent étroitement à celles du passif des régimes.

Étant donné l'importance de la gestion du risque lié à l'excédent, Air Canada gère les régimes agréés canadiens de manière à réduire le risque lié à l'excédent (défini comme la différence entre la valeur de l'actif et la valeur du passif des régimes de retraite), qui est considéré comme le risque clé à réduire et à surveiller. De plus, l'objectif de la stratégie de placement consiste à investir les actifs des régimes de façon prudente et diversifiée afin de réduire le risque de fluctuation des cours des catégories d'actifs et des placements individuels au sein de ces catégories et de combiner ces catégories d'actifs et ces placements individuels de façon à permettre une réduction du risque global.

Outre la répartition générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté ci-dessus, la gestion de chaque catégorie d'actifs investis au sein des caisses de retraite est assurée selon les principes suivants :

- Les placements en actions doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs régions et secteurs d'activité industrielle ou économique. Des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre.
- Les placements non traditionnels sont des placements dans des titres non négociés sur des marchés publics et dans des catégories d'actifs non traditionnelles. Ils peuvent comprendre, sans s'y limiter, des placements dans les secteurs immobilier, agricole et forestier, dans des titres de sociétés fermées ou de sociétés de capital-risque, dans des infrastructures, dans des obligations des marchés émergents, dans des obligations à rendement élevé et dans des contrats à terme sur marchandises. Les placements non traditionnels doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs catégories d'actifs, stratégies, secteurs d'activité et régions.
- Les placements dans des obligations canadiennes sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « BBB ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, ou du gouvernement des États-Unis, dans lesquels la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à revenu fixe, les placements doivent être diversifiés par titre et par secteur.

Les dérivés sont permis pourvu qu'ils soient utilisés pour gérer un risque en particulier (y compris le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes) ou pour créer des expositions à certains marchés et à certaines devises et pourvu que les contreparties aient au moins la note « A ». La Société gère le risque de taux d'intérêt lié aux passifs actuariels de ses régimes au moyen d'un ensemble d'instruments financiers, dont des obligations, des conventions de mise en pension et de prise en pension d'obligations, des contrats de gré à gré portant sur des obligations, des contrats à terme portant sur des obligations et des swaps de taux d'intérêt. Au 31 décembre 2021, environ 75 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). La Société réduit le risque de crédit de contrepartie associé à ces instruments financiers au moyen des garanties données par les contreparties dans le cadre d'accords de garantie, ainsi qu'en surveillant les notes attribuées par les agences de notation aux contreparties et en s'assurant que la politique en matière de placements est respectée. La juste valeur de ces instruments dérivés est incluse dans celle des obligations dans le tableau présentant la composition de l'actif et elle ne constitue pas une composante importante de la juste valeur globale des obligations en portefeuille.

Les fiducies des régimes complémentaires sont constituées à hauteur de 50 % de placements en actions indexées, conformément aux politiques en matière de placement qui les régissent. La tranche restante de 50 % est détenue par l'Agence du revenu du Canada à titre d'impôt remboursable, conformément à la législation fiscale. En raison des profits et des pertes latents sur les actifs placés,

la valeur de marché des actions pourrait à l'occasion ne pas correspondre à cette répartition.

Risques

Du fait de ses régimes de retraite à prestations déterminées, la Société est exposée à un certain nombre de risques, dont les plus importants sont décrits ci-dessous.

Risque lié aux actifs

Le risque lié aux actifs est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du prix du marché. Le risque lié aux actifs comprend le risque de change, le risque de crédit et l'autre risque de prix. Le risque de change est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des devises. Ce risque est atténué grâce à la mise en œuvre de stratégies de couverture. Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. La Société atténue ce risque par l'obtention, auprès des contreparties, de garanties en vertu d'accords de garanties ainsi que par la surveillance de la solvabilité des émetteurs. L'autre risque de prix est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché (autres que celles découlant du risque de change), que ces variations soient causées par des facteurs propres à l'instrument en cause ou à son émetteur, ou par des facteurs affectant tous les instruments financiers similaires négociés sur le marché. Ce risque est atténué par une diversification appropriée des actifs des régimes.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le 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. La diminution des taux de rendement des obligations de sociétés ou de gouvernements donne lieu à une augmentation des passifs des régimes, laquelle sera compensée en partie par une augmentation de la valeur des avoirs en obligations du régime. Au 31 décembre 2021, environ 75 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Risque de capitalisation

Des variations défavorables de la valeur des actifs du régime ou des taux d'intérêt, et par conséquent du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les passifs, pourraient avoir une incidence importante sur les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite et sur les exigences de capitalisation futures.

Espérance de vie

La majorité des obligations des régimes visent à fournir des avantages aux participants leur vie durant. Une augmentation de l'espérance de vie donnera donc lieu à une augmentation des passifs des régimes.

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 de la Société.

Taux d'actualisation

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

Augmentations salariales futures

Les estimations associées aux hypothèses concernant les augmentations salariales futures reposent sur les politiques de rémunération en vigueur, les régimes à long terme de la Société, les conventions collectives et les contrats de travail, ainsi que les prévisions économiques.

Hypothèses concernant la mortalité

En 2014, l'Institut canadien des actuaires (« ICA ») a publié un rapport sur la mortalité des retraités canadiens (le « rapport »). Le rapport renfermait les tables de mortalité des retraités canadiens et les échelles d'amélioration de la mortalité reposant sur les études d'expérience menées par l'ICA. Les conclusions de l'ICA ont été prises en compte lors du choix de l'estimation la plus plausible de l'hypothèse concernant la mortalité utilisée par la direction pour calculer l'obligation au titre des prestations de retraite projetée aux 31 décembre 2021 et 2020.

Les moyennes pondérées retenues comme principales hypothèses pour déterminer les obligations de la Société au titre des prestations constituées et leur coût sont les suivantes :

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

1) Moyenne pondérée reflétant les réévaluations pour l'exercice attribuables aux éléments particuliers décrits à la note 4 et liés aux programmes de départ à la retraite anticipé.

Analyse de sensibilité

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

L'analyse de sensibilité des charges de retraite et du coût financier net relatifs au passif au titre des prestations de retraite pour 2021, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation des régimes, est présentée ci-après. 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.

	0,25 point de pourcentage	
(en millions de dollars canadiens)	Diminution	Augmentation
Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation		
Charge de retraite	26 $	(24) $
Coût financier net du passif au titre des prestations de retraite	15	(17)
	41 $	**(41) $**
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées	**775 $**	**(748) $**

L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite résultant d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation porte sur le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et est présentée avant incidence des variations des actifs des régimes. Au 31 décembre 2021, environ 75 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Une augmentation de un an de l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 519 M$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie complémentaire. Pour 2021, un taux d'augmentation annuel de 5 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu comme hypothèses (taux de 5 % retenu comme hypothèse pour 2020). On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 4,5 % d'ici 2023 (l'hypothèse retenue en 2020 prévoyait une diminution progressive du taux pour s'établir à 4,5 % d'ici 2023). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 7 M$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 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 des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 79 M$ l'obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation lié aux autres avantages futurs du personnel aurait fait monter de moins de 1 M$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 56 M$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation aurait fait baisser de moins de 1 M$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 53 M$ l'obligation correspondante.

Régimes de retraite à cotisations déterminées

Certains membres de la direction, du personnel administratif et du personnel syndiqué de la Société participent à un régime de retraite à cotisations déterminées, à un volet cotisations déterminées d'un régime qui comprend également un volet prestations déterminées ou à un régime multi-employeurs qui sont comptabilisés à titre de régimes à cotisations déterminées. La Société verse une cotisation dont le montant est exprimé en pourcentage des cotisations salariales, pourcentage qui varie selon le groupe d'employés et, pour certains groupes, en fonction du nombre d'années de service. Comme le permettent les lois en vigueur et les règles applicables des régimes, l'excédent du volet prestations déterminées d'un régime peut servir à financer les cotisations de l'employeur au volet cotisations déterminées de ce régime. Un montant de 12 M$ de l'excédent des volets prestations déterminées des régimes agréés canadiens a servi à financer les cotisations de l'employeur aux volets cotisations déterminées en 2021 (13 M$ en 2020).

La charge au titre de ces régimes de retraite de la Société s'élève à 35 M$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 (33 M$ en 2020). Compte tenu de l'excédent disponible du volet prestations déterminées des régimes pertinents pouvant éventuellement être utilisé, les cotisations de l'employeur prévues devraient totaliser 36 M$ pour 2022.

12. PROVISIONS POUR AUTRES PASSIFS

Le tableau qui suit présente un historique de toutes les provisions comptabilisées. Les provisions courantes sont comptabilisées dans les Dettes fournisseurs et charges à payer.

(en millions de dollars canadiens)	Maintenance[a)]	Mise hors service d'immobilisations[b)]	Litiges	Total des provisions
Au 31 décembre 2020				
Provision courante	313 $	- $	38 $	351 $
Provision non courante	1 040	35	-	1 075
	1 353 $	**35 $**	**38 $**	**1 426 $**
Provisions constituées au cours de l'exercice	155 $	- $	8 $	163 $
Montants utilisés	(288)	-	(8)	(296)
Modifications des coûts estimatifs	(43)	(1)	-	(44)
Charge de désactualisation	6	1	-	7
Gain de change	(12)	-	-	(12)
Au 31 décembre 2021	**1 171 $**	**35 $**	**38 $**	**1 244 $**
Provision courante	139 $	- $	38 $	177 $
Provision non courante	1 032	35	-	1 067
	1 171 $	**35 $**	**38 $**	**1 244 $**

a) Les provisions liées à la maintenance sont constituées pour les coûts associés aux modalités contractuelles de restitution des appareils loués aux termes de contrats de location simple. La provision porte sur les contrats de location dont les baux viennent à échéance entre 2022 et 2035 et dont la durée à courir jusqu'à l'échéance est de quatre ans en moyenne. Les provisions liées à la maintenance prennent en compte les coûts actuels des activités de maintenance, les estimations d'inflation de ces coûts ainsi que les hypothèses relatives à l'utilisation du matériel volant connexe. Selon l'hypothèse où le coût global des modalités de restitution augmente de 5 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une augmentation de la provision de 51 M$ au 31 décembre 2021 et une hausse des frais de maintenance de 7 M$ environ en 2022. Les flux de trésorerie futurs attendus pour honorer l'obligation sont actualisés. Si les taux d'actualisation devaient augmenter de 1 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une diminution de la provision de 25 M$ au 31 décembre 2021. Une variation équivalente mais en sens inverse du taux d'actualisation aurait une incidence similaire en sens inverse.

b) Aux termes de certains baux fonciers (terrains et bâtiments), la Société a l'obligation, à l'échéance du bail, de remettre les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous les dommages causés à l'environnement dont elle est responsable. Les échéances des baux correspondants s'échelonnent de 2022 à 2078. Ces provisions sont fondées sur diverses hypothèses, notamment le coût global de désaffectation et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffectation et à la restauration. La provision non courante est comptabilisée dans les autres passifs non courants.

13. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Recouvrement d'impôts sur le résultat

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans le compte consolidé de résultat est présenté ci-dessous.

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

Le recouvrement d'impôts sur le résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois au résultat avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Perte avant impôts sur le résultat	(3 981) $	(4 853) $
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,47 %	26,54 %
Recouvrement d'impôts calculé aux taux d'imposition prescrits par la loi	**1 054**	**1 288**
Effets des éléments suivants :		
Part non imposable des profits en capital	4	20
Actifs d'impôts sur le résultat différés non comptabilisés	(628)	(1 018)
Éléments non déductibles	(45)	(82)
Autres	(6)	(2)
Recouvrement d'impôts sur le résultat	**379 $**	**206 $**

Le taux d'imposition applicable prescrit par la loi s'établit à 26,47 % (26,54 % en 2020). Le taux d'imposition applicable de la Société correspond au taux d'imposition canadien combiné applicable dans les territoires où la Société exerce des activités. Le recouvrement d'impôts sur le résultat inscrit au compte consolidé de résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application du taux d'imposition prescrit par la loi à la perte avant impôts sur le résultat inscrit au compte consolidé de résultat surtout parce que les actifs d'impôts sur le résultat différés n'ont pas tous été comptabilisés.

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans l'état consolidé du résultat global est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel		
– charge d'impôts sur le résultat exigibles	(41) $	(33) $
– charge d'impôts sur le résultat différés	(379)	(279)
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres		
– charge d'impôts sur le résultat différés	-	4
Charge d'impôts sur le résultat	**(420) $**	**(308) $**

Les impôts sur le résultat diffèrent du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois aux autres éléments du résultat global avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Autres éléments du résultat global, avant impôts sur le résultat	1 725 $	1 009 $
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,47 %	26,54 %
Charge d'impôts sur le résultat aux taux d'imposition prescrits par la loi	**(457)**	**(268)**
Partie non déductible des pertes en capital	(1)	(9)
Comptabilisation d'actifs d'impôts sur le résultat différés (non comptabilisés)	38	(28)
Modifications des taux d'imposition sur les impôts sur le résultat différés	-	1
Autres	-	(4)
Charge d'impôts sur le résultat	**(420) $**	**(308) $**

Impôts sur le résultat différés

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable que la Société disposera de bénéfices imposables futurs permettant de réaliser l'actif en question. Pour porter une appréciation à cet égard, la Société considère les indications positives et négatives dont elle dispose et les hypothèses pertinentes, dont les résultats financiers passés et les prévisions relatives aux bénéfices imposables futurs, le contexte commercial global et les tendances et perspectives pour le secteur d'activité.

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 l'exercice précédent et le moment où la situation s'améliorera est incertain. Ces indications négatives l'emportant actuellement sur les indications positives historiques, les actifs nets d'impôts différés ne sont pas comptabilisés. Les déductions fiscales futures sous-jacentes à ces actifs d'impôts sur le résultat différés, de 1 719 M$, demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable. La charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancée par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé par le biais du compte de résultat. En conséquence, un recouvrement d'impôts sur le résultat différés de 395 M$ a été comptabilisé pour l'exercice. Il compense en partie la charge d'impôts sur le résultat différés de 379 M$ comptabilisée dans les autres éléments du résultat global.

Des actifs et des passifs d'impôts différés nets de 39 M$ sont inscrits comme actif d'impôts différés non courant et des passifs d'impôts différés de 73 M$ sont inscrits comme passif d'impôts différés non courant à l'état consolidé de la situation financière. Certaines immobilisations incorporelles ayant une valeur fiscale négligeable et une valeur comptable de 275 M$ ont des durées indéfinies. De ce fait, le passif d'impôts différés correspondant de 73 M$ (73 M$ en 2020) ne devrait pas se résorber tant que les actifs n'auront pas été sortis du bilan, n'auront pas perdu de leur valeur ou ne seront pas devenus amortissables; il est par conséquent inclus dans le passif d'impôts différés non courant.

La ventilation des actifs et des passifs d'impôts sur le résultat différés importants est la suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Actifs d'impôts sur le résultat différés		
Pertes autres que des pertes en capital	1 502 $	1 126 $
Provisions comptables encore non déductibles aux fins d'impôt	6	9
Obligations locatives	978	1 110
Provisions liées à la maintenance	215	215
	2 701	2 460
Passifs d'impôts sur le résultat différés		
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite	(593)	(353)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 030)	(2 023)
Immobilisations incorporelles à durée indéfinie	(73)	(73)
Autres	(39)	(61)
	(2 735)	(2 510)
Passifs nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	**(34) $**	**(50) $**
Présentation à l'état de la situation financière		
Actifs d'impôts sur le résultat différés	39	25
Passifs d'impôts sur le résultat différés	(73)	(75)
Passifs nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	**(34) $**	**(50) $**

Le tableau ci-dessous fait état de la variation des composantes de soldes d'impôts sur le résultat différés :

(en millions de dollars canadiens)	1er janvier 2021	Variation à l'état des résultats pour 2021	Variation dans les autres éléments du résultat global pour 2021	31 décembre 2021
Pertes autres que des pertes en capital	1 126 $	376 $	- $	1 502 $
Provisions comptables encore non déductibles aux fins d'impôt	9	(3)	-	6
Obligations locatives	1 110	(132)	-	978
Provisions liées à la maintenance	215	-	-	215
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite	(353)	139	(379)	(593)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 023)	(7)	-	(2 030)
Immobilisations incorporelles à durée indéfinie	(73)	-	-	(73)
Autres passifs d'impôts différés	(61)	22	-	(39)
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	**(50) $**	**395 $**	**(379) $**	**(34) $**

(en millions de dollars canadiens)	1er janvier 2020	Variation à l'état des résultats pour 2020	Variation dans les autres éléments du résultat global pour 2020	31 décembre 2020
Pertes autres que des pertes en capital	48 $	1 078 $	- $	1 126 $
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – autres avantages futurs du personnel	402	(382)	(20)	-
Provisions comptables encore non déductibles aux fins d'impôt	85	(76)	-	9
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	22	(22)	-	-
Obligations locatives	1 092	18	-	1 110
Provisions liées à la maintenance	372	(157)	-	215
Autres actifs d'impôts différés	197	(201)	4	-
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite	(154)	60	(259)	(353)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(1 930)	(93)	-	(2 023)
Immobilisations incorporelles à durée indéfinie	(73)	-	-	(73)
Autres passifs d'impôts différés	-	(61)	-	(61)
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	**61 $**	**164 $**	**(275) $**	**(50) $**

Au 31 décembre 2021, la Société disposait de différences temporaires déductibles au titre de son exploitation et de son capital pour lesquelles aucun actif d'impôts différés n'a encore été comptabilisé, la possibilité d'utiliser cet avantage fiscal étant limitée aux bénéfices et aux gains en capital imposables futurs. Les pertes en capital nettes n'ont pas de date d'expiration.

Le tableau qui suit illustre les différences temporaires et les reports en avant de pertes fiscales pour lesquelles des actifs d'impôts différés n'ont pu être comptabilisés :

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital non comptabilisés	2 956 $	30 $
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – autres avantages futurs du personnel	1 472	1 562
Provisions comptables encore non déductibles aux fins d'impôt	286	323
Provision liée à la maintenance	358	542
Produits différés	1 161	1 461
Reports en avant de pertes en capital non comptabilisés, solde net	124	154
Gains de change latents	(1)	(18)
Autres	1	8
Total des différences temporaires nettes non comptabilisées	**6 357 $**	**4 062 $**
Taux d'impôt différé établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,46 %	26,51 %
	1 682 $	**1 077 $**
Impôts recouvrables non comptabilisés	37	37
Total des actifs d'impôts différés nets non comptabilisés	**1 719 $**	**1 114 $**

Les échéances des pertes fiscales autres que des pertes en capital selon le régime fédéral sont les suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	Pertes fiscales
2030	2 $
2031	6
2032	2
2033	1
2034	3
2036	3
2037	2
2038	2
2040	4 300
2041	4 228
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital	8 549 $

Les paiements d'impôts sur le résultat réalisés par la Société en 2021 étaient de 2 M$ (8 M$ en 2020).

14. CAPITAL-ACTIONS

		Nombre d'actions	Valeur (en millions de dollars canadiens)
Au 1er janvier 2020		**263 816 578**	**785 $**
Actions émises à l'exercice d'options sur actions		285 138	2
Actions émises au règlement d'unités d'actions liées au rendement		241 172	4
Actions émises dans le cadre de l'appel public à l'épargne		70 840 000	1 367
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre publique de rachat		(3 010 600)	(8)
Au 31 décembre 2020		**332 172 288**	**2 150 $**
Actions émises à l'exercice d'options sur actions		1 507 355	21
Actions émises au règlement d'unités d'actions de négociation restreintes		4 272	-
Actions émises dans le cadre de l'appel public à l'épargne		2 587 000	60
Actions émises au gouvernement	note 5	21 570 942	504
Au 31 décembre 2021		**357 841 857**	**2 735 $**

Le tableau ci-dessous présente les actions émises et en circulation d'Air Canada, ainsi que les actions pouvant être émises :

		2021	2020
Actions émises et en circulation			
Actions à droit de vote variable de catégorie A		82 897 507	111 926 060
Actions à droit de vote de catégorie B		274 944 350	220 246 228
Nombre total d'actions émises et en circulation		**357 841 857**	**332 172 288**
Actions pouvant être émises			
Billets convertibles	note 10	48 687 441	48 687 441
Bons de souscription	note 5	7 288 282	-
Options sur actions	note 15	4 330 993	5 903 174
Nombre total d'actions en circulation et d'actions pouvant être émises		**418 148 573**	**386 762 903**

Actions

Au 31 décembre 2021, les actions pouvant être émises par Air Canada se composent d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et d'un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »). Les porteurs des actions des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote.

Seuls les non-Canadiens (au sens de la *Loi sur les transports* au Canada) peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable. Chaque action à droit de vote variable émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si l'action à droit de vote variable est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports* au Canada.

Seuls des Canadiens peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote. Une action à droit de vote émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote variable, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si cette action à droit de vote

est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par une personne qui n'est pas un Canadien.

Les statuts d'Air Canada prévoient que les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, sauf si i) le nombre d'actions à droit de vote variable en circulation, exprimé en pourcentage du total des actions à droit de vote d'Air Canada en circulation, est supérieur à 49 %, ou si ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 49 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un des seuils ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement de façon que : i) le pourcentage des voix rattachées à la catégorie des actions à droit de vote variable ne dépasse pas 49 % du total des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation et ii) le nombre total de voix exprimées par les détenteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom ne dépasse pas 49 % des voix pouvant être exprimées en assemblée. Par ailleurs, en cas de dépassement de l'une des limites applicables, les statuts d'Air Canada prévoient la réduction automatique des droits de vote rattachés aux actions à droit de vote variable de la manière suivante :

- *premièrement*, si nécessaire, les droits de vote d'un porteur non canadien (y compris un porteur non canadien autorisé à fournir un service aérien) détenant plus de 25 % des droits de vote seront réduits pour veiller à ce qu'il ne détienne jamais plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- *deuxièmement*, si nécessaire et après avoir effectué la première réduction susmentionnée, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien seront à nouveau proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent collectivement jamais plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- *troisièmement*, si nécessaire et après avoir effectué les deux premières réductions susmentionnées, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens en tant que catégorie seront proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent collectivement jamais plus de 49 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires.

Régime de droits des actionnaires

Conformément aux conditions de l'accord portant sur le régime de droits des actionnaires (le « régime de droits »), en vigueur jusqu'au jour qui suit l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada en 2023, un droit (un « droit ») est émis à l'égard de chaque action d'Air Canada émise et en circulation. Ces droits pourront être exercés uniquement lorsqu'une personne, de concert avec toute partie qui lui est liée, acquiert ou annonce son intention d'acquérir 20 % ou plus des actions en circulation d'Air Canada, prises ensemble, autrement qu'au moyen d'une « offre permise » aux termes du régime de droits ou, dans certains cas, sans l'autorisation du Conseil. Avant cela, les droits ne peuvent être séparés des actions, ils ne peuvent être exercés et aucun certificat de droits distincts n'est délivré. Pour être une « offre permise » aux termes du régime de droits, l'offre doit notamment : i) être présentée à l'ensemble des porteurs d'actions; ii) demeurer en vigueur pendant au moins 105 jours (ou tout délai minimal d'une durée moindre fixé conformément au Règlement 62-104 sur les offres publiques d'achat et de rachat (le « Règlement 62-104 »); iii) prévoir que les actions ne peuvent faire l'objet d'une prise de livraison, sauf si plus de 50 % des actions alors en circulation, prises ensemble à l'exclusion de celles détenues par l'acquéreur (et par les personnes qui lui sont liées), ont été déposées sans que le dépôt ait été révoqué et; iv) prévoir la prolongation de l'offre pendant au moins 10 jours si la condition relative au seuil de 50 % est remplie, afin de permettre aux autres actionnaires de déposer leurs actions.

Par suite d'un événement qui déclenche l'exercice des droits et sous réserve des conditions du régime de droits, chaque droit permettra à son porteur, autre que l'acquéreur et les personnes qui lui sont liées, d'exercer son droit et de souscrire des actions d'Air Canada d'une valeur de deux cents dollars en échange de cent dollars (c'est-à-dire à 50 % du cours alors en vigueur). Lorsqu'ils exercent leurs droits, les Canadiens admissibles propriétaires effectifs des droits reçoivent des actions à droit de vote de catégorie B, et les porteurs de droits qui ne sont pas des Canadiens admissibles propriétaires effectifs reçoivent des actions à droit de vote variable de catégorie A.

Offre publique de rachat

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, la Société avait acheté, aux fins d'annulation, au premier trimestre de 2020, 2 910 800 actions à un prix moyen de 43,76 $ l'action pour une contrepartie totale de 127 M$. L'excédent du prix sur la valeur comptable moyenne de 119 M$ a été imputé aux résultats non distribués.

Placement d'actions

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

En décembre 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme de 35 420 000 actions au prix de 24,00 $ l'action, pour un produit total de 850 M$. Après déduction des honoraires des preneurs fermes et des frais de placement, le produit net s'est établi à 815 M$. Air Canada a accordé aux preneurs fermes une option pouvant être exercée en totalité ou en partie dans les 30 jours suivant la clôture du placement d'actions le 30 décembre 2020, leur permettant d'acheter jusqu'à 15 % d'actions supplémentaires dans le cadre du placement d'actions. En janvier 2021, les preneurs fermes ont exercé en partie leur option de surallocation visant une tranche supplémentaire de 2 587 000 actions d'Air Canada pour un produit brut de 62 M$. Après déduction des honoraires des preneurs fermes et des frais de placement, le produit net de l'exercice de cette option de surallocation s'est établi à 60 M$.

Comme il est plus amplement décrit dans la note 5, en avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada plusieurs accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres, visant notamment l'émission d'actions et de bons de souscription. Air Canada a émis 21 570 942 actions au gouvernement du Canada pour un produit net de 480 M$. Air Canada a exercé son droit de rachat sur les bons de souscription dont les droits étaient acquis, aux conditions des conventions régissant les bons et à la juste valeur de marché, et les a rachetés et annulés. Le règlement a été effectué en janvier 2022.

15. RÉMUNÉRATION FONDÉE SUR DES ACTIONS

Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Certains des employés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada (le « régime d'intéressement à long terme »). Ce régime prévoit l'attribution d'options sur actions, d'unités d'actions liées au rendement et d'unités d'actions de négociation restreinte à tous les cadres supérieurs et membres de la direction d'Air Canada. En ce qui concerne les options sur actions, 19 381 792 actions pouvaient initialement être émises aux termes du régime d'intéressement à long terme; de ce nombre, 6 868 598 demeurent disponibles aux fins d'émission future. Les unités d'actions liées au rendement et les unités d'actions de négociation restreinte en circulation ne donneront généralement pas lieu à l'émission de nouvelles actions puisqu'elles seront échangées contre des actions achetées sur le marché secondaire (et non émises à titre de nouvelles unités d'actions) ou contre des équivalents de trésorerie, au choix de la Société.

Options sur actions

Les options sur actions en vertu du régime d'intéressement à long terme ont une durée d'au plus dix ans et sont assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution des options. La moitié des options attribuées sont assorties de conditions temporelles et sont acquises sur quatre ans. L'acquisition des options restantes est tributaire de critères de rendement, qui sont fondés sur les objectifs de marge d'exploitation (bénéfice d'exploitation divisé par les produits d'exploitation) établis par le conseil d'Air Canada pour la même période. Chaque option confère au salarié le droit d'acheter une action au prix d'exercice fixé.

Le nombre d'options sur actions d'Air Canada attribuées à des employés, la charge de rémunération qui y est liée et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d'actions selon le modèle Black-Scholes d'évaluation des options se présentent comme suit :

	2021	2020
Charge de rémunération (en millions de dollars)	12 $	16 $
Nombre d'options sur actions attribuées à des salariés d'Air Canada	988 997	1 428 322
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	11,56 $	8,95 $
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	11 $	13 $
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Cours de l'action	25,36 $	31,08 $
Taux d'intérêt sans risque	0,29 %-1,35 %	0,22 %-0,62 %
Volatilité attendue	55,04 %	33,35 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée prévue des options (en années)	5,25	5,25

La volatilité attendue a été déterminée au moment de l'attribution au moyen du cours de l'action sur une base historique. Elle repose sur l'hypothèse que la volatilité historique est un indicateur des tendances futures, qui ne correspondent pas forcément aux données réelles.

Le tableau suivant résume les opérations concernant les options d'achat d'actions du régime d'intéressement à long terme :

	2021		2020	
	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Au début de l'exercice	5 903 174	22,06 $	4 890 095	18,80 $
Options attribuées	988 997	25,36	1 428 322	31,08
Options exercées	(1 507 355)	9,97	(285 138)	8,78
Options échues	-	-	-	-
Options éteintes	(1 053 823)	27,52	(130 105)	28,66
Options en cours à la clôture de l'exercice	**4 330 993**	**25,84 $**	**5 903 174**	**22,06 $**
Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice	**2 074 173**	**22,10 $**	**2 414 643**	**13,05 $**

Pour les options exercées en 2021, le prix moyen pondéré des actions à la date d'exercice s'établit à 24,16 $ (26,22 $ en 2020).

		Options en cours – 2021			Options pouvant être exercées – 2021	
Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
12,64 $	2022	126 316	1	12,64 $	126 316	12,64 $
9,23 $ – 9,61 $	2023	378 126	2	9,29	378 126	9,29
12,83 $ – 26,40 $	2027	405 867	6	14,88	395 867	14,59
22,53 $ – 27,75 $	2028	810 216	7	26,53	508 808	26,55
33,11 $ – 43,22 $	2029	837 189	8	33,28	325 391	33,24
15,35 $ – 32,42 $	2030	1 183 930	9	30,80	339 665	31,31
23,80 $ – 26,93 $	2031	589 349	10	25,34	-	-
		4 330 993		**25,84 $**	**2 074 173**	**22,10 $**

		Options en cours – 2020			Options pouvant être exercées – 2020	
Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
5,35 $ – 5,39 $	2021	347 188	1	5,39 $	347 188	5,39 $
12,64 $	2022	327 827	2	12,64	327 827	12,64
9,23 $ – 9,61 $	2023	988 974	3	9,27	988 974	9,27
12,83 $ – 26,40 $	2027	859 261	7	14,40	305 801	14,25
22,53 $ – 27,75 $	2028	983 085	8	26,46	241 947	26,46
33,11 $ – 43,22 $	2029	1 007 192	9	33,27	125 906	33,27
15,35 $ – 32,42 $	2030	1 389 647	10	31,04	77 000	18,02
		5 903 174		**22,06 $**	**2 414 643**	**13,05 $**

Unités d'actions liées au rendement et unités d'actions de négociation restreinte

Le régime d'intéressement à long terme prévoit aussi l'attribution d'unités d'actions liées au rendement (les « UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (les « UANR »). Les modalités d'acquisition des UAR reposent sur l'atteinte, par la Société, de sa cible relative au cumul des bénéfices annuels sur une période de trois ans. Quant aux UANR, elles sont acquises à la clôture des trois années qui suivent leur date d'attribution. Les UAR et les UANR attribuées sont généralement échangées contre des actions d'Air Canada achetées sur le marché secondaire ou contre des équivalents de trésorerie, au choix du Conseil d'administration.

La charge de rémunération (le crédit) ayant trait aux UAR et aux UANR a été de 12 M$ en 2021 ((23) M$ en 2020). Le crédit au titre de la rémunération en 2020 rend compte de la baisse du cours de l'action en 2020 ainsi que de la diminution de l'obligation au titre de la rémunération qui en résulte.

Le tableau suivant résume les opérations concernant les unités d'actions du régime d'intéressement à long terme :

	2021	2020
Au début de l'exercice	2 374 006	2 085 811
Unités d'actions attribuées	1 106 028	1 124 146
Unités d'actions réglées	(646 964)	(724 539)
Unités d'actions éteintes	(635 087)	(111 412)
Unités d'actions en circulation à la clôture de l'exercice	**2 197 983**	**2 374 006**

Se reporter à la note 18 pour une description des instruments dérivés utilisés par la Société pour réduire les risques liés aux flux de trésorerie découlant des UAR et des UANR attribuées.

Régime d'actionnariat des employés

Les employés admissibles peuvent adhérer à un régime d'actionnariat. Ils peuvent y investir de 2 % à 10 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions sur le marché secondaire. Le 1er mai 2020, la Société a suspendu le versement de cotisations en contrepartie des cotisations versées par les salariés. Pour les cotisations de 2020 versées entre le 1er janvier et le 30 avril, Air Canada a versé une cotisation équivalant à 33,33 % des cotisations effectuées par les employés. En 2021, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de néant (5 M$ en 2020) relativement au régime d'actionnariat des employés.

16. PERTE PAR ACTION

Le tableau qui suit présente le calcul du bénéfice par action – résultat de base et dilué :

(en millions, sauf les montants par action)	2021	2020
Numérateur :		
Perte nette	**(3 602) $**	**(4 647) $**
Effet de la conversion présumée des billets convertibles	143	216
Effet de la conversion présumée des bons de souscription	(27)	-
Retrancher l'effet antidilutif	(116)	(216)
Numérateur ajusté servant au calcul de la perte par action – résultat dilué	**(3 602) $**	**(4 647) $**
Dénominateur :		
Nombre moyen pondéré d'actions	**351**	**282**
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	1	1
Bons de souscription	-	-
Billets convertibles	49	28
Retrancher l'effet antidilutif	(50)	(29)
Dénominateur ajusté servant au calcul de la perte par action – résultat dilué	**351**	**282**
Perte par action – résultat de base et dilué	**(10,25) $**	**(16,47) $**

Le calcul du résultat par action est effectué à partir de chiffres entiers et non de millions arrondis. Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.

N'entrent pas dans le calcul de la perte par action – résultat dilué pour 2021, les 2 930 000 options en cours (2 817 000 options en 2020) pour lesquelles les prix d'exercice étaient supérieurs au cours moyen des actions pour l'exercice.

Les éventuels titres dilutifs liés aux bons de souscription dont les droits sont acquis et dont les droits ne sont pas acquis dont il est question à la note 5 sont inclus dans le calcul de la perte par action – résultat dilué uniquement pour la partie de la période pendant laquelle ils étaient en circulation. Tous les bons de souscription ont été exclus du calcul étant donné que leur prix d'exercice était supérieur au cours moyen des actions pour la période.

17. ENGAGEMENTS

Engagements en capital et engagements au titre de contrats de location

Les engagements en capital comprennent les livraisons futures d'appareils faisant l'objet de commandes fermes et les engagements relatifs à l'acquisition d'autres immobilisations corporelles. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix définitifs de livraison qui comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, des intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2021. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture le 31 décembre 2021 de 1,2637 $ CA. Les engagements minimaux futurs en vertu de ces contrats sont présentés ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2022	2023	2024	2025	2026	Par la suite	Total
Engagements en capital	1 154 $	611 $	356 $	338 $	40 $	- $	**2 499 $**

La Société loue et sous-loue certains appareils et moteurs de rechange à ses transporteurs régionaux, soit uniquement Jazz à compter d'avril 2021, et les loyers sont refacturés à Air Canada par l'entremise de leurs CAC respectifs. Ces montants nets sont présentés dans le compte consolidé de résultat. Les contrats de location et de sous-location portent sur neuf appareils Dash 8 de De Havilland, 15 appareils CRJ-200 de Mitsubishi, 20 appareils CRJ-705/900 de Mitsubishi, 25 appareils E175 d'Embraer et 15 moteurs de rechange. Les revenus de location et de sous-location et les charges relatives à chacun de ces appareils et moteurs se chiffrent à 152 M$ en 2021 (183 M$ en 2020).

Autres obligations contractuelles

L'obligation de paiement minimal future non résiliable pour les 12 prochains mois en ce qui a trait au contrat d'achat de capacité est d'environ 1 178 M$.

18. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Récapitulatif des instruments financiers

(en millions de dollars canadiens)	Valeurs comptables					
	31 décembre 2021					31 décembre 2020
	Classement des instruments financiers					
	Juste valeur par le biais du résultat net	Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global	Actifs évalués au coût amorti	Passifs évalués au coût amorti	Total	
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 248 $	- $	- $	- $	**4 248 $**	**3 658 $**
Placements à court terme	4 554	-	-	-	**4 554**	**3 843**
Liquidités soumises à restrictions	167	-	-	-	**167**	**106**
Créances clients	-	-	691	-	**691**	**644**
Placements, dépôts et autres actifs						
Placements à long terme	601	-	-	-	**601**	**512**
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	-	52	-	-	**52**	**58**
Liquidités soumises à restrictions	75	-	-	-	**75**	**87**
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	-	71	-	**71**	**90**
Instruments dérivés						
Contrats à terme sur actions	13	-	-	-	**13**	**20**
Dérivés de change	5	-	-	-	**5**	**-**
	9 663 $	**52 $**	**762 $**	**- $**	**10 477 $**	**9 018 $**
Passifs financiers						
Dettes fournisseurs	- $	- $	- $	2 051 $	**2 051 $**	**1 775 $**
Dérivés de change	273	-	-	-	**273**	**591**
Dérivé intégré sur billets convertibles	579	-	-	-	**579**	**534**
Bons de souscription	82	-	-	-	**82**	**-**
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	1 012	**1 012**	**1 788**
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	15 511	**15 511**	**11 201**
	934 $	**- $**	**- $**	**18 574 $**	**19 508 $**	**15 889 $**

Récapitulatif de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

(en millions de dollars canadiens)		2021	2020
Contrats à terme sur actions		(1) $	(28) $
Dérivé intégré sur billets convertibles	note 10	(45)	(214)
Bons de souscription	note 10	27	-
Placements à court terme		(36)	-
Perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur		**(55) $**	**(242) $**

Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, la Société a pour ligne de conduite de gérer le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés. La Société ne recourt à ces instruments qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. Toute variation des flux de trésorerie liés à des instruments dérivés est conçue pour être une couverture économique et compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

La juste valeur des 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 les justes valeurs 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 de la Société et celui de la contrepartie.

Risque de liquidité

La Société gère ses besoins de trésorerie en mettant en œuvre diverses stratégies, notamment celle de chercher à maintenir et à accroître les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, et de conclure des engagements de financement du matériel volant nouveau et existant, ainsi que par d'autres activités de financement.

Les besoins de trésorerie visent principalement à permettre à la Société d'honorer les obligations liées aux passifs financiers, les engagements en capital, les obligations liées aux activités courantes ainsi que les obligations contractuelles et autres. La Société contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d'au moins 12 mois suivant chaque période de présentation de l'information financière, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles et des actifs utilisés pour garantir des ententes de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces ententes et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des accords de financement. Au 31 décembre 2021, le niveau de liquidités non soumises à restrictions s'élevait à 10 361 M$ et comprenait un montant de 9 403 M$ au titre de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et à long terme, et un montant de 958 M$ était disponible en vertu des facilités de crédit non utilisées.

Au 31 décembre 2021, le solde de trésorerie et d'équivalents de trésorerie comprend des placements dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins qui totalisent 407 M$ (667 M$ au 31 décembre 2020).

En réponse à la pandémie de COVID-19, Air Canada a pris les mesures qui suivent en 2021 pour soutenir sa situation de trésorerie :

- Comme il est indiqué à la note 10, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres qui lui donne accès à un financement par emprunt maximal de 5,379 G$, par l'intermédiaire de prêts entièrement remboursables dont Air Canada ne se prévaudra que selon ses besoins, ainsi qu'un placement en titres de capitaux propres donnant lieu à un produit brut de 500 M$ (produit net de 480 M$). Au 31 décembre 2021, un montant de 1 273 M$ a été prélevé à même la facilité de crédit non garantie à la seule fin de financer les remboursements de billets d'avion non remboursables aux clients. Aucun montant n'a été prélevé sur les autres facilités conclues avec le gouvernement du Canada, qui ont été résiliées par Air Canada en novembre 2021.
- Comme il est indiqué à la note 10, Air Canada a tiré un produit brut totalisant environ 7,1 G$ d'un placement privé, composé de 2,0 G$ de billets garantis de premier rang échéant en 2029, de 1,2 G$ US de billets garantis de premier rang échéant en 2026, d'un nouveau prêt à terme B échéant en 2028 de 2,3 G$ US et d'une nouvelle facilité de crédit renouvelable inutilisée de 600 M$ US échéant en 2025.
- Air Canada a révisé les modalités du CAC de Jazz. Du fait du contrat modifié, Jazz est devenu l'unique exploitant des vols Air Canada Express. Ce remaniement des services régionaux permettra d'assurer la prévisibilité des coûts, des gains d'efficience et la réduction des charges d'exploitation et de l'épuisement du capital par le regroupement du parc aérien régional sous un seul exploitant, ce qui se traduira par des économies au titre des coûts d'exploitation connexes et une réduction de la rémunération globale relative aux vols régionaux que verse Air Canada. De plus, le CAC révisé aura pour effet d'abaisser les dépenses d'investissement et les coûts de location d'avions contractuels futurs par suite de la restructuration du parc aérien nécessaire à l'exécution du CAC.
- Comme il est indiqué à la note 10, la Société a prolongé d'un an, soit jusqu'en 2024, sa facilité de crédit renouvelable de 200 M$.
- Comme il est indiqué à la note 10, la Société a refinancé les certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie B, série 2013-1, dont la distribution est attendue en mai 2025.

La note 10 présente une analyse des échéances des composantes en capital et en intérêts des obligations de remboursement de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location de la Société et la note 17 présente une analyse des engagements liés à l'exploitation fixes de la Société et de ses engagements en capital.

Risques de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché. Le risque de marché englobe les catégories de risque suivantes pour la Société : le risque lié au prix du carburant, le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque lié à la rémunération fondée sur des actions.

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 à l'exploitation, la Société peut choisir de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La Société peut utiliser les contrats dérivés pour le carburant aviation, le mazout et le pétrole brut. La politique de la Société permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant aviation projetés de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant aviation projetés de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant aviation projetés pour toute année civile ultérieure. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimale mensuelle. La stratégie est passée régulièrement en revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché.

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

Risque de change

Les résultats financiers de la Société sont présentés en dollars canadiens, tandis qu'une partie importante de ses charges, de ses obligations au titre du remboursement de la dette et de ses engagements en capital est en monnaie étrangère, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison des variations des cours des monnaies étrangères. La stratégie de gestion du risque adoptée par la Société vise à réduire le risque de flux de trésorerie auquel elle est exposée du fait de ses flux de trésorerie libellés en monnaies étrangères.

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2021, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 1,6 G$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 3,2 G$ US. Les sorties de trésorerie non liées aux activités d'exploitation en dollars américains, principalement liées aux paiements d'intérêt sur la dette libellée en dollars américains, et les sorties de trésorerie nettes liées aux activités de financement se sont élevées à environ 2,0 G$ US. Pour 2021, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 3,6 G$ US.

La Société vise une couverture à hauteur de 60 % sur une période de 18 mois consécutifs pour gérer le risque lié aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrit ci-dessus au moyen des stratégies de gestion des risques suivantes :

- La constitution de réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2021, les soldes de trésorerie et de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissaient à 1 403 M$ (1 110 M$ US) (1 747 M$ (1 371 M$ US) au 31 décembre 2020). Une partie des réserves de trésorerie et de placements constitue une couverture économique de la dette à long terme en dollars américains, et le reste de la trésorerie représente les réserves de trésorerie et de placements liées à l'exploitation qui sont appliquées au risque lié aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur 18 mois consécutifs. Pour l'exercice 2021, un profit de 10 M$ (perte de 69 M$ en 2020) a été comptabilisé au poste « Profit (perte) de change » pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes de trésorerie et de placements à court et à long terme en dollars américains qui sont détenus.
- L'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d'échéance correspondante sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté aux paiements de matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2021 décrits plus amplement ci-après, environ 52 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2022 et environ 30 % sont couvertes pour 2023, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 45 % pour les 18 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d'exploitation conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d'atteindre une couverture de 60 %.

Au 31 décembre 2021, la Société avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2022 et 2023, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 2 423 M$ (1 925 M$ US) à un taux moyen pondéré de 1,2742 $ pour 1,00 $ US (5 730 M$ (4 499 M$ US) en 2020 échéant en 2021 et 2022, à un taux moyen pondéré de 1,3586 $ pour 1,00 $ US). La Société a également mis en place des mesures de protection en vue

de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens, de ses yuans et de ses dollars australiens excédentaires (260 M€ EUR, 56 M£ GBP, 4 577 M¥ JPY, 31 M¥ CNH et 36 M$ AUD) avec règlement en 2022 et 2023 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1704 € EUR, 1,4125 £ GBP, 0,0092 ¥ JPY, 0,1471 ¥ CNH et 0,7300 $ AUD pour 1,00 $ US (au 31 décembre 2020 : 464 M€ EUR, 64 M£ GBP, 4 963 M¥ JPY, 415 M¥ CNH et 88 M$ AUD avec règlement en 2021 et en 2022 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1414 € EUR, 1,3277 £ GBP, 0,0094 ¥ JPY, 0,1463 ¥ CNH et 0,6942 $ AUD pour 1,00 $ US).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2021 était de 268 M$ avec position favorable aux contreparties (591 M$ avec position favorable aux contreparties en 2020). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2021, une perte de 114 M$ a été constatée dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (perte de 583 M$ en 2020). En 2021, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 437 M$ avec position favorable aux contreparties (106 M$ en 2020 avec position favorable aux contreparties).

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.

La Société 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. La Société gère son risque de taux d'intérêt sur la base 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 variations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie de la Société. La trésorerie et le portefeuille de placements à court terme et à taux variable servent 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 donner une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société et il est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais il permet une certaine flexibilité pour s'adapter aux conditions en vigueur sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2021 est de 73 % à taux fixe pour 27 % à taux variable (74 % et 26 %, respectivement, au 31 décembre 2020).

Risque lié à la rémunération fondée sur des actions

La Société émet des UAR et des UANR à certains de ses salariés, selon la description donnée à la note 15. Chaque UAR et chaque UANR confèrent à leur détenteur le droit de recevoir une action, un montant en trésorerie équivalant à la valeur de marché d'une action ou une combinaison des deux, au choix du Conseil d'administration.

Pour tenir compte du risque lié au cours de l'action, la Société a conclu des contrats à terme sur actions pour couvrir les UAR et les UANR qui pourraient être acquises entre 2022 et 2023, si les critères d'acquisition, y compris les critères liés à l'atteinte des objectifs de rendement, sont réunis. Les dates des contrats à terme coïncident avec les modalités d'acquisition et les dates de règlement prévues de 625 000 UAR et UANR entre 2022 et 2023. Ces contrats n'ont pas été désignés comme instruments de couverture aux fins comptables. Les variations de la juste valeur de ces contrats sont, par conséquent, inscrites dans le profit (la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur de la période au cours de laquelle elles se produisent. En 2021, une perte de 1 M$ a été constatée (perte de 28 M$ en 2020). Des contrats à terme sur actions ont été dénoués par règlement en trésorerie, ce qui a donné lieu à une juste valeur de 6 M$, avec position favorable à la Société en 2021 (9 M$ en 2020). Au 31 décembre 2021, la juste valeur des contrats à terme sur actions s'élève à 13 M$, avec position favorable à la Société (20 M$ avec position favorable à la Société en 2020). Les contrats, évalués à 6 M$ et échéant en 2022, sont comptabilisés dans les charges payées d'avance et autres actifs courants et le solde, qui totalise 7 M$, est comptabilisé dans les dépôts et autres actifs.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Au 31 décembre 2021, la Société était exposée au risque de crédit lié principalement aux valeurs comptables de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des créances clients, des placements à long terme et des instruments dérivés. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme sont placés auprès de grands établissements financiers, de différents ordres de gouvernement au Canada et de grandes sociétés. Les créances clients résultent généralement de la vente de billets à des personnes qui pour la plupart règlent l'achat par cartes de crédit reconnues auprès d'agents de voyages, de centres de voyages intra-entreprises ou d'autres sociétés aériennes dispersés géographiquement. Les créances clients liées aux produits fret sont par ailleurs associées aux comptes d'un grand nombre de clients dispersés géographiquement. Les créances clients liées à la vente de points Aéroplan sont principalement associées à de grands établissements financiers, et tout risque lié à ces clients est réduit par la nature et la taille relatives des activités exercées par ces partenaires. Des directives concernant les cotes de solvabilité sont utilisées pour déterminer les contreparties aux dérivés. Afin d'atténuer

sa vulnérabilité au risque de crédit et d'évaluer la qualité du crédit de ses contreparties, la Société passe régulièrement en revue leurs cotes de solvabilité et établit des limites de crédit lorsqu'elle le juge nécessaire.

Analyse de sensibilité

Suit une analyse de sensibilité pour chaque type de risque de marché auquel la Société est exposée du fait des importants instruments financiers qu'elle a comptabilisés au 31 décembre 2021. L'analyse de sensibilité est fondée sur certaines variations du facteur de risque pertinent. Ces hypothèses ne sont pas nécessairement représentatives des variations réelles de ces risques et ne sauraient être considérées comme fiables. Étant donné la volatilité potentielle des marchés des capitaux et des marchandises, les variations réelles et les pourcentages de variation connexes pourraient être sensiblement différents de ceux qui sont présentés ci-après. Les variations de bénéfice ne peuvent généralement être extrapolées, la corrélation entre la modification de l'hypothèse et la variation du bénéfice pouvant ne pas être linéaire. Aux fins de présentation de l'information, chacun des risques est évalué indépendamment des autres risques. Cependant, dans les faits, des variations de l'un des facteurs peuvent donner lieu à des variations d'un ou de plusieurs autres facteurs, ce qui peut amplifier ou atténuer les sensibilités.

L'analyse de sensibilité liée aux contrats dérivés est fondée sur la variation de la juste valeur estimée qui s'applique au dérivé le 31 décembre 2021, compte tenu d'un certain nombre de variables, dont la durée résiduelle jusqu'à l'échéance. Cette analyse ne tient pas compte de la variation de la juste valeur qui s'appliquerait au dérivé si la modification du risque de marché s'appliquait à la date d'échéance du contrat dérivé.

	Risque de taux d'intérêt		**Risque de change[1)]**		**Autre risque de prix[2), 3)]**	
	Bénéfice		**Bénéfice**		**Bénéfice**	
(en millions de dollars canadiens)	**Augmentation de 1 %**	**Diminution de 1 %**	**Augmentation de 5 %**	**Diminution de 5 %**	**Augmentation de 10 %**	**Diminution de 10 %**
Trésorerie et équivalents de trésorerie	42 $	(42) $	(39) $	39 $	- $	- $
Placements à court terme	46 $	(46) $	(28) $	28 $	- $	- $
Placements à long terme	6 $	(6) $	(3) $	3 $	- $	- $
Dépôts liés à des appareils	- $	- $	(3) $	3 $	- $	- $
Dette à long terme et obligations locatives	(45) $	28 $	610 $	(610) $	- $	- $
Contrats à terme sur actions	- $	- $	- $	- $	1 $	(1) $
Dérivés de change	- $	- $	(13) $	13 $	- $	- $
Dérivé intégré sur billets convertibles	- $	- $	- $	- $	(58) $	58 $

1) L'augmentation (la diminution) du change est attribuable au raffermissement (à l'affaiblissement) du dollar canadien par rapport au dollar américain. L'incidence sur la dette à long terme et les obligations locatives comprend un montant de 7 M$ lié à la variation du dollar canadien par rapport au yen. Les variations d'autres monnaies n'ont pas d'incidence importante sur les instruments financiers de la Société.
2) L'analyse de sensibilité concernant les contrats à terme sur actions est fondée sur une augmentation ou une diminution de 10 % du cours de l'action d'Air Canada.
3) L'analyse de sensibilité concernant les dérivés intégrés sur billets convertibles est fondée sur une variation totale de la valeur de 10 %.

En ce qui a trait à la participation d'Air Canada dans Chorus, une augmentation (diminution) de 10 % du cours de l'action de Chorus entraînerait une augmentation (diminution) de 5 M$ des autres éléments du résultat global.

Clauses restrictives des accords concernant les cartes de crédit

Les accords principaux de traitement des opérations par carte de crédit de la Société prévoient des seuils au-delà desquels la Société est tenue de fournir des dépôts en espèces aux fournisseurs de services concernés. Les obligations de fournir des dépôts en espèces et le montant devant être versé au titre du dépôt sont fondés sur une matrice évaluant, tous les trimestres, un ratio de couverture des frais fixes pour la Société ainsi que ses liquidités non soumises à restrictions et ses placements à court terme. En 2021, la Société n'a fourni aucun dépôt en espèces aux termes de ces accords (aucun dépôt en 2020).

Justes valeurs des instruments financiers inscrits à l'état consolidé de la situation financière

En raison de l'échéance très rapprochée ou à court terme qui les caractérise, les instruments financiers inscrits à titre d'actifs et de passifs financiers courants à l'état consolidé de la situation financière, qui comprennent les créances clients et les dettes fournisseurs et charges à payer, ont une valeur comptable proche de leur juste valeur. Les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont par conséquent constatés à la juste valeur.

Les valeurs comptables des dérivés sont égales à leur juste valeur, qui est basée sur le montant auquel ils pourraient être réglés étant donné les taux d'intérêt en vigueur sur le marché estimés.

La direction a estimé la juste valeur de sa dette à long terme au moyen de techniques d'évaluation dont les flux de trésorerie actualisés, tenant compte des informations du marché disponibles et des valeurs négociées le cas échéant, des taux d'intérêt en vigueur sur le marché, des conditions liées à des garanties éventuelles, des conditions actuelles des marchés du crédit et de l'estimation la plus récente des marges de crédit applicables à la Société selon des opérations récentes. D'après les données non observables importantes (niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs), la juste valeur estimative de la dette se chiffre à 13 688 M$ comparativement à sa valeur comptable de 13 568 M$.

Le tableau qui suit présente les évaluations à la juste valeur inscrites à l'état consolidé de la situation financière, classées en fonction de l'importance des données d'entrée utilisées pour effectuer les évaluations.

	Évaluations à la juste valeur à la date de clôture, d'après ce qui suit :			
Évaluations récurrentes (en millions de dollars canadiens)	**31 décembre 2021**	**Cours sur des marchés actifs pour des actifs identiques (niveau 1)**	**Autres données observables importantes (niveau 2)**	**Données non observables importantes (niveau 3)**
Actifs financiers				
Titres détenus à des fins de transaction				
Équivalents de trésorerie	407 $	- $	407 $	- $
Placements à court terme	4 554	-	4 554	-
Placements à long terme	601	-	601	-
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	52	52	-	-
Instruments dérivés				
Contrats à terme sur actions	13	-	13	-
Dérivés de change	5	-	5	-
Total	**5 632 $**	**52 $**	**5 580 $**	**- $**
Passifs financiers				
Instruments dérivés				
Dérivés de change	273	-	273	-
Dérivé intégré sur billets convertibles	579	-	579	-
Bons de souscription	82	-	82	-
Total	**934 $**	**- $**	**934 $**	**- $**

Les actifs financiers détenus par des établissements financiers sous forme de trésorerie et de liquidités soumises à restrictions sont exclus du tableau de classement des évaluations à la juste valeur ci-dessus du fait qu'ils ne sont pas évalués selon une méthode d'évaluation.

La méthode utilisée par la Société consiste à comptabiliser les transferts depuis et vers les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs à la date de l'événement ou du changement de circonstances à l'origine du transfert. Il n'y a pas eu de transferts entre les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs au cours de l'exercice 2021.

Compensation des instruments financiers dans l'état consolidé de la situation financière

La Société compense les actifs et les passifs financiers et présente le solde net à l'état consolidé de la situation financière lorsqu'elle a un droit juridiquement exécutoire d'opérer compensation entre les montants comptabilisés et qu'elle a l'intention soit de procéder à un règlement net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément. Dans le cours normal de ses activités, la Société signe divers accords de compensation globale ou d'autres accords similaires qui ne réunissent pas les critères relatifs à la compensation dans l'état consolidé de la situation financière, mais permettent néanmoins la compensation des montants correspondants dans certaines circonstances, comme la résiliation des contrats ou la faillite ou une défaillance de l'une des parties à l'accord.

Air Canada est partie à des accords sectoriels de chambre de compensation en vertu desquels certaines créances clients liées aux produits passages, fret et autres sont réglées sur la base du solde net avec la contrepartie par l'intermédiaire de la chambre de compensation. Ces opérations sont principalement attribuables à des accords interlignes avec d'autres sociétés aériennes. Ces accords commerciaux, conclus entre les transporteurs, permettent la vente et le règlement de services de transport aérien et de services connexes. Les montants interlignes facturés et au titre des prestations de services en cours s'élèvent à 46 M$ sur la base du solde brut au 31 décembre 2021 (9 M$ au 31 décembre 2020). Ces montants seront réglés sur la base du solde net à une date ultérieure, mais les soldes nets ne seront connus qu'à la date du règlement.

Le tableau qui suit présente les instruments financiers comptabilisés qui sont compensés ou qui sont visés par des accords-cadres de compensation globale exécutoire ou d'autres accords similaires, mais qui n'ont pas été compensés en date des 31 décembre 2021 et 2020. La colonne « Solde net » indique le solde qui aurait été inscrit à l'état consolidé de la situation financière si tous les droits de compensation avaient été exercés.

Actifs financiers	**Soldes compensés**			**Soldes non compensés**	**Solde net**
(en millions de dollars canadiens)	**Actifs, solde brut**	**Passifs compensés, solde brut**	**Soldes nets présentés**	**Instruments financiers**	
31 décembre 2021					
Actifs dérivés	22 $	(17) $	5 $	13 $	18 $
	22 $	**(17) $**	**5 $**	**13 $**	**18 $**
31 décembre 2020					
Actifs dérivés	- $	- $	- $	20 $	20 $
	- $	**- $**	**- $**	**20 $**	**20 $**

Passifs financiers	**Soldes compensés**			**Soldes non compensés**	**Solde net**
(en millions de dollars canadiens)	**Passifs, solde brut**	**Actifs compensés, solde brut**	**Soldes nets présentés**	**Instruments financiers**	
31 décembre 2021					
Passifs dérivés	317 $	(44) $	273 $	- $	273 $
	317 $	**(44) $**	**273 $**	**- $**	**273 $**
31 décembre 2020					
Passifs dérivés	646 $	(55) $	591 $	- $	591 $
	646 $	**(55) $**	**591 $**	**- $**	**591 $**

19. ÉVENTUALITÉS, GARANTIES ET INDEMNITÉS

Provisions pour éventualités et litiges

La Société fait actuellement l'objet de diverses poursuites et actions en justice, notamment de réclamations de la part de divers groupes d'employés syndiqués d'Air Canada, et des provisions ont été constituées en conséquence. La direction est d'avis que le règlement final de ces réclamations n'aura pas un effet négatif important sur la situation financière de la Société ni sur ses résultats.

Garanties

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

De concert avec d'autres sociétés aériennes, la Société est partie à des accords d'avitaillement et de dégivrage avec neuf sociétés d'avitaillement et trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par la Société selon IFRS 10 *États financiers consolidés* est d'environ 1 038 M$ au 31 décembre 2021 (1 047 M$ au 31 décembre 2020), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose la Société, avant la prise en compte de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés aériennes contractantes. La Société considère le risque en découlant comme minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ses 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, la Société conclut différents contrats, notamment des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier, des contrats de financement ou de location d'appareils, des contrats de services techniques et des contrats conclus avec des administrateurs ou des dirigeants et autres accords commerciaux, dont certains peuvent donner lieu à des indemnisations à des contreparties qui peuvent entraîner le paiement, par la Société, des coûts ou des pertes engagés par ces contreparties. La Société 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, la Société n'a fait aucun paiement important aux termes de telles conventions d'indemnisation.

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

20. INFORMATIONS CONCERNANT LE CAPITAL

La Société considère le capital comme la somme de la dette à long terme et des obligations locatives, du dérivé intégré sur billets convertibles et de la valeur comptable des capitaux propres attribuables à ses actionnaires. La Société surveille aussi sa dette nette, qui correspond au total de la dette à long terme et des obligations locatives moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme.

La Société gère son capital en fonction des principaux objectifs suivants :

- veiller à ce que la Société ait accès au capital afin de financer ses obligations contractuelles à leur échéance et veiller à ce que les niveaux de trésorerie soient suffisants pour pallier la détérioration de la situation économique;
- veiller à ce que les décisions portant sur la répartition des capitaux se traduisent par des résultats suffisants et évaluer l'efficience avec laquelle la Société répartit ses capitaux pour produire des résultats;
- planifier les obligations de remboursement afin qu'elles cadrent avec la durée d'utilité prévue des principaux actifs générateurs de produits de la Société;
- maintenir un équilibre adéquat entre le capital provenant d'emprunts et le capital provenant d'investisseurs;
- surveiller la qualité de crédit de la Société afin de lui faciliter l'accès aux marchés financiers à des taux d'intérêt concurrentiels.

Dans le but de maintenir ou d'ajuster la structure de son capital, la Société prend les mesures suivantes : elle modifie parfois le type de capital auquel elle a recours ou le montant, notamment en optant pour l'achat au lieu du financement de la dette ou de la location, elle reporte ou annule des dépenses liées au matériel volant en n'exerçant pas les options disponibles ou en vendant les options qu'elle détient sur des appareils et elle rachète ou émet des titres de créance ou émet des titres de capitaux propres ou rachète des actions en circulation, le tout selon les conditions du marché et les modalités des accords sous-jacents (ou les autorisations nécessaires) ou d'autres restrictions légales.

Aux 31 décembre, le calcul du capital total et de la dette nette est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Dette à long terme et obligations locatives	15 511 $	11 201 $
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 012	1 788
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	16 523	12 989
Dérivé intégré sur billets convertibles	579	534
Capitaux propres attribuables aux actionnaires	9	1 715
Capital total	**17 111 $**	**15 238 $**
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	16 523 $	12 989 $
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court et à long terme	(9 403)	(8 013)
Dette nette	**7 120 $**	**4 976 $**

21. PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES

Ventilation des produits des activités ordinaires

La Société ventile les produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec les clients selon la nature des services de transport aérien. Les catégories de produits correspondant à la nature des services présentées au compte consolidé de résultat sont les produits passages, les produits fret et les autres produits. La Société décompose ensuite les produits tirés du transport de passagers et de fret selon le segment de marché géographique.

Le rapprochement entre les montants globaux déclarés par région pour les produits passages et fret et les montants applicables du compte consolidé de résultat s'établit comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Produits passages		
Lignes intérieures	2 050 $	1 640 $
Lignes transfrontalières	770	840
Lignes transatlantiques	1 100	909
Lignes transpacifiques	245	468
Autres	333	525
	4 498 $	**4 382 $**

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Produits fret		
Lignes intérieures	124 $	90 $
Lignes transfrontalières	62	35
Lignes transatlantiques	538	387
Lignes transpacifiques	667	354
Autres	104	54
	1 495 $	**920 $**

Les produits passages et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région déterminée. Les lignes transatlantiques concernent les vols transocéaniques ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. Les lignes transpacifiques concernent les vols transocéaniques ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie et en Australie. Les autres produits passages et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique centrale et du Sud, dans les Antilles et au Mexique.

Les autres produits liés à l'exploitation proviennent principalement de clients situés au Canada et consistent essentiellement en des produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits vacances, de l'échange de points Aéroplan pour des biens et services non aériens, des achats à bord et d'autres services passagers et frais accessoires, ainsi que d'autres services liés au transport aérien.

Soldes contractuels

Le tableau ci-dessous fournit des informations sur les créances clients, les actifs contractuels et les passifs contractuels relatifs aux contrats conclus avec des clients.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Créances, comprises dans les créances clients	513 $	332 $
Coûts des contrats, compris dans les charges payées d'avance et autres actifs courants	80	68
Passifs contractuels – produits passages perçus d'avance	2 326	2 314
Passifs contractuels – produits différés d'Aéroplan (courants et à long terme)	3 452	3 256
Passifs contractuels – autres produits différés (courants et à long terme)	1 187	1 348

Les créances clients comprennent les créances liées aux produits passages et aux produits fret ainsi que d'autres créances liées aux contrats conclus avec les clients. La Société vend des billets de passage et des services passagers accessoires qui sont payés comptant, par carte de crédit ou selon d'autres modes de paiement à base de cartes. Les paiements sont généralement effectués avant la prestation des services de transport auxquels ils se rattachent. Les billets de passage et les créances liées aux services accessoires correspondent aux montants que doivent payer d'autres sociétés aériennes pour des voyages interlignes, les intermédiaires fournisseurs de services de traitement des paiements des agences de voyages ou les fournisseurs de services de traitement des opérations par cartes de crédit pour la vente de voyages à venir, et sont pris en compte dans les créances clients inscrites à l'état consolidé de la situation financière. Des points Aéroplan sont vendus à des partenaires du programme en fonction des points accumulés par les membres, et ces créances sont généralement réglées mensuellement. Les créances liées au fret et les autres créances ont trait aux montants dus par les clients, dont les transitaires et les partenaires interlignes pour le transport de fret et les autres services fournis.

Les coûts des contrats comprennent les frais de carte de crédit, les commissions et les frais liés aux systèmes mondiaux de distribution relatifs aux billets de passage. Ces coûts sont inscrits à l'actif au moment de la vente et passés en charges au moment de la comptabilisation des produits passages.

Les opérations de vente de services de transport de passagers et de fret reposent sur de nombreux systèmes et contrôles informatiques pour le traitement, l'enregistrement et la comptabilisation d'un volume important d'opérations de faible valeur, par l'intermédiaire d'une combinaison de systèmes informatiques internes, de fournisseurs de services externes, de chambres de compensation sectorielles, de systèmes mondiaux de distribution et d'autres transporteurs aériens partenaires. Les produits passages et les produits tirés de la portion terrestre de forfaits vacances sont reportés et inclus dans le passif courant. Une partie des produits passages, qui correspond à l'équivalent de la valeur des billets des points Aéroplan versés, est comptabilisée séparément et reportée dans les produits différés d'Aéroplan. Le passif au titre des produits passages perçus d'avance est comptabilisé dans les produits lorsque le vol auquel il se rapporte a lieu ou pendant la période du forfait vacances. Selon la classe tarifaire, les voyageurs peuvent échanger leurs billets jusqu'au moment du vol ou obtenir un remboursement, généralement moyennant le paiement de certains frais. La Société évalue régulièrement le passif au titre des produits passages perçus d'avance.

La mesure de simplification proposée dans IFRS 15 permet aux entités de ne pas fournir le solde du prix de transaction ni d'explication précisant quand elles s'attendent à comptabiliser en produits des activités ordinaires ce montant si la durée initiale attendue du contrat ne dépasse pas un an. La Société a choisi d'appliquer cette mesure de simplification pour les obligations de prestation liées au transport du passager, car les billets de passage expirent au bout d'un an s'ils n'ont pas été utilisés.

En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a offert aux clients la possibilité de convertir leur réservation active en bon de voyage sans date d'expiration si leurs plans de voyage changent. Les clients peuvent utiliser les bons de voyage dans les 12 prochains mois et la Société n'a pas le droit inconditionnel de reporter le règlement au-delà des 12 prochains mois. Le montant intégral de 250 M$ au 31 décembre 2021 du passif lié à ces bons de voyage a donc été inscrit au passif courant même si une partie des bons pourraient être utilisés après les 12 prochains mois.

Le tableau qui suit présente des informations financières concernant l'évolution des produits différés d'Aéroplan :

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Produits différés d'Aéroplan à l'ouverture de l'exercice	3 256 $	2 825 $
Produits tirés des points Aéroplan versés aux partenaires du programme	822	687
Équivalent de la valeur des billets pour les points Aéroplan versés	65	63
Points Aéroplan échangés	(691)	(319)
Produits différés d'Aéroplan à la clôture de l'exercice	**3 452 $**	**3 256 $**

Les produits tirés de la vente de points Aéroplan à des tiers partenaires du programme Aéroplan et les équivalents de la valeur des billets en points versés pour des voyages en avion sont différés jusqu'à ce que les points soient échangés et la prime fournie au membre. La Société s'attend à ce que la majorité des points en circulation soient échangés d'ici trois ans.

Dans le cadre des accords commerciaux signés en 2019, Air Canada a reçu des paiements de la Banque Toronto-Dominion (« Banque TD »), de la Banque Canadienne Impériale de Commerce (« CIBC »), de Corporation Visa Canada (« Visa ») et de la Banque Amex du Canada (« AMEX ») totalisant 1 212 M$. En outre, Banque TD et CIBC ont remis au total 400 M$ à la Société en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des points Aéroplan. Cette contrepartie est comptabilisée à titre de passif contractuel dans les produits différés d'Aéroplan et autres produits différés.

22. CHARGES LIÉES AUX TRANSPORTEURS RÉGIONAUX

En mars 2021, Air Canada a modifié le contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz. Aux termes du contrat modifié, Jazz est devenu le seul transporteur régional pour les vols effectués sous la marque Air Canada Express. Avant mars 2021, le transporteur Sky Regional fournissait des services régionaux. Les charges associées à ces contrats sont classées en tant que charges liées aux transporteurs régionaux dans le compte consolidé de résultat. La ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux, à l'exception des charges liées au carburant et de la composante des frais d'achat de capacité liés à l'utilisation des appareils, est la suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Frais d'achat de capacité	558 $	636 $
Redevances aéroportuaires et de navigation	161	127
Frais de vente et de distribution	42	51
Autres charges d'exploitation	281	272
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	**1 042 $**	**1 086 $**

23. CESSION-BAIL

En 2021, la Société a conclu des opérations de cession-bail visant deux appareils 767 de Boeing pour un produit total de 11 M$. Ces avions de passagers sont en cours de conversion en avions-cargos, et ils continueront d'être exploités dans le cadre de contrats de location.

En 2020, la Société a conclu des opérations de cession-bail visant neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing pour un produit total de 365 M$ US (485 M$), ce qui a donné lieu à la comptabilisation d'un profit à la cession de 18 M$. Les appareils continueront d'être exploités dans le cadre des contrats de location d'une durée de 12 ans conclus en vertu de cette opération de cession-bail.

24. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Rémunération des principaux dirigeants

Les principaux dirigeants d'Air Canada sont le président et chef de la direction, le vice-président général et chef des Affaires financières, la vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales, le vice-président général et chef des opérations, la vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Affaires publiques et le vice-président général et chef des Affaires juridiques. Les soldes présentés reposent sur les charges inscrites aux états financiers consolidés qui, dans le cas des prestations de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi, tiennent compte des profits ou des pertes actuariels, le cas échéant. Le montant créditeur au titre de la rémunération fondée sur des actions affiché en 2020 rend compte de la baisse du cours de l'action d'Air Canada au cours de 2020. Le tableau qui suit présente un résumé de la rémunération des principaux dirigeants :

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020
Salaires et autres avantages	4 $	7 $
Régimes de retraite et avantages postérieurs à l'emploi	(2)	6
Rémunération fondée sur des actions	11	(9)
	13 $	**4 $**



À propos d'Air Canada

Air Canada est le transporteur national du Canada, la plus grande société aérienne au pays à exploiter des services intérieurs et internationaux et un membre cofondateur du réseau Star Alliance, le plus vaste regroupement mondial de transporteurs aériens. C'est, en Amérique du Nord, la seule société aérienne d'envergure internationale offrant une gamme complète de services à détenir la cote quatre étoiles décernée par la firme de recherche indépendante britannique Skytrax qui, en 2021, lui a aussi attribué les prix du Meilleur personnel au sol et à bord en Amérique du Nord, du Meilleur personnel au sol et à bord au Canada, du Meilleur salon de classe affaires en Amérique du Nord et du Transporteur par excellence face à la COVID-19. Également en 2021, Air Canada a été proclamée Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord par la revue *Global Traveler* pour la troisième année de suite. En janvier 2021, Air Canada s'est vu conférer par l'APEX la certification de niveau diamant pour son programme de biosécurité Air Canada SoinPropre+, créé pour gérer la COVID-19. C'est la seule société aérienne au Canada à atteindre l'échelon le plus élevé de l'APEX. Air Canada s'est donné un objectif de carboneutralité de toutes ses activités à l'échelle mondiale d'ici 2050.

Les Lignes aériennes Trans-Canada (Trans-Canada Air Lines, ou TCA), société prédécesseure d'Air Canada, effectuent leur vol inaugural le 1er septembre 1937. Le vol de 50 minutes, assuré par un L-10A de Lockheed, transporte deux passagers et du courrier entre Vancouver et Seattle. En 1964, la société aérienne devenue Air Canada acquiert la stature de transporteur national du Canada. Elle est entièrement privatisée depuis 1989.

Les actions à droit de vote variable de catégorie A et les actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada se négocient à la Bourse de Toronto sous le même symbole « AC », et sur la plateforme OTCQX International Premier aux États-Unis sous le même symbole « ACDVF ».

Le siège social d'Air Canada est situé à Montréal.