



2019

Rapport de gestion

Le 18 février 2020

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction et principales hypothèses.....	3
3. À propos d’Air Canada.....	5
4. Stratégie	6
5. Durabilité et impact social	16
6. Aperçu général.....	20
7. Résultats des activités – comparaison des exercices 2019 et 2018	23
8. Résultats des activités – comparaison des quatrièmes trimestres de 2019 et de 2018.....	33
9. Parc aérien.....	44
10. Gestion financière et gestion du capital	48
10.1. Liquidité	48
10.2. Situation financière	49
10.3. Dette nette	52
10.4. Fonds de roulement	53
10.5. Flux de trésorerie consolidés	54
10.6. Dépenses d’investissement.....	56
10.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite	57
10.8. Obligations contractuelles	58
10.9. Capital social	59
11. Résultats financiers trimestriels	60
12. Principales informations annuelles	62
13. Instruments financiers et gestion du risque	63
14. Méthodes comptables	65
15. Jugements et estimations comptables critiques.....	67
16. Arrangements hors bilan.....	72
17. Transactions entre parties liées	72
18. Sensibilité des résultats.....	73
19. Gestion du risque de l’entreprise et gouvernance	74
20. Facteurs de risque	76
21. Contrôles et procédures.....	89
22. Mesures financières hors PCGR.....	91
23. Glossaire.....	96

1. POINTS SAILLANTS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2019 ¹⁾	2018	Variation (\$)	2019 ¹⁾	2018	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	4 429	4 227	202	19 131	18 003	1 128
Bénéfice d'exploitation	145	179	(34)	1 650	1 496	154
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	172	(391)	563	1 775	228	1 547
Bénéfice net (perte nette)	152	(360)	512	1 476	37	1 439
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	66	68	(2)	1 273	1 036	237
Bénéfice net ajusté ²⁾	47	55	(8)	917	738	179
Marge d'exploitation (en %)	3,3 %	4,2 %	(0,9) pt	8,6 %	8,3 %	0,3 pt
BAIIDA ²⁾	665	619	46	3 636	3 213	423
Marge BAIIDA (en %) ²⁾	15,0 %	14,6 %	0,4 pt	19,0 %	17,8 %	1,2 pt
Liquidités non soumises à restrictions ³⁾	7 380	5 725	1 655	7 380	5 725	1 655
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	677	548	129	5 712	3 470	2 242
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	426	288	138	2 075	1 327	748
Dettes nettes ²⁾	2 841	5 214	(2 373)	2 841	5 214	(2 373)
Rendement du capital investi (en %) ²⁾	15,5 %	13,5 %	2,0 pt	15,5 %	13,5 %	2,0 pt
Ratio de levier financier ²⁾	0,8	1,6	(0,8)	0,8	1,6	(0,8)
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,56 \$	(1,33) \$	1,89 \$	5,44 \$	0,13 \$	5,31 \$
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué ²⁾	0,17 \$	0,20 \$	(0,03) \$	3,37 \$	2,67 \$	0,70 \$
Statistiques d'exploitation⁴⁾						
			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	21 403	20 801	2,9	94 113	92 360	1,9
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	26 431	25 597	3,3	112 814	110 866	1,8
Coefficient d'occupation (en %)	81,0 %	81,3 %	(0,3) pt	83,4 %	83,3 %	0,1 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,6	18,2	2,3	18,3	17,5	4,6
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,0	14,7	2,0	15,3	14,6	4,8
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,8	16,5	1,5	17,0	16,2	4,4
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,2	15,8	2,5	15,5	14,9	4,1
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	11,7	11,1	5,5	10,9	10,3	6,1
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	33,3	30,5	9,2	32,9	29,9	10,1
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période ⁶⁾	403	400	0,8	403	400	0,8
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,1	9,7	3,8	10,6	10,4	2,1
Sièges routés (en milliers)	15 506	15 184	2,1	64 653	63 800	1,3
Mouvements des appareils (en milliers)	130,3	137,7	(5,4)	548,5	578,9	(5,3)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁷⁾	1 705	1 686	1,1	1 745	1 738	0,4
Coût du litre de carburant (en cents)	75,0	84,3	(11,0)	76,1	80,4	(5,4)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 349 573	1 293 063	4,4	5 713 924	5 597 232	2,1
Passagers payants transportés (en milliers) ⁸⁾	12 048	11 909	1,2	51 543	50 904	1,3

- 1) *Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan inc. (auparavant Aimia Canada Inc., « Aéroplan ») le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 14, Méthodes comptables, et à la rubrique 15, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.*
- 2) *Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le BAIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge BAIIDA, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi, le ratio de levier financier, le bénéfice ajusté par action – résultat dilué et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 22 du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.*
- 3) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme ainsi que des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 31 décembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 889 M\$, de placements à long terme de 512 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 979 M\$. Au 31 décembre 2018, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 4 707 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 1 018 M\$.*
- 4) *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.*
- 5) *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.*
- 6) *Au 31 décembre 2019, le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada comprenait 24 appareils 737 MAX de Boeing qui sont immobilisés au sol et ce nombre ne tenait pas compte des avions visés par des contrats de location avec équipage. Se reporter à la rubrique 9, Parc aérien, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 7) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 8) *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.*

2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada »), Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge ») et, avec prise d'effet le 10 janvier 2019, Aéroplan inc. (« Aéroplan »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2019 et l'exercice 2019, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés audités annuels de 2019 et les notes complémentaires d'Air Canada. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

En septembre 2019, l'IFRS Interpretations Committee a arrêté sa décision selon laquelle une entité doit comptabiliser ses obligations d'indemniser les passagers en cas de retard et d'annulation de vol en tant que contrepartie variable conformément à IFRS 15 *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Air Canada a adopté ce traitement comptable au quatrième trimestre avec effet rétrospectif et retraitement des données de 2018. Auparavant, Air Canada comptabilisait les coûts liés à l'indemnisation des passagers selon IAS 37 *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*. Bien qu'il n'y ait aucun effet sur le montant inscrit au titre de l'indemnisation des passagers, la présentation dans le compte consolidé de résultat d'Air Canada est touchée puisque l'indemnisation est reclassée en réduction des produits passages. Se reporter à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 23, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. 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 2020.

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 20, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 18 février 2020, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2019 et de l'exercice 2019. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au **aircanada.com** ainsi que sur le site de SEDAR au **www.sedar.com**. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au **www.sedar.com**.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent rapport, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment la capacité

d’Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, la conjoncture économique et le contexte géopolitique, le calendrier et les modalités de la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing de son parc aérien (notamment l’intégration de ceux qui font l’objet de commandes, de même que la gestion du parc aérien d’Air Canada et de ses activités jusqu’à la remise en service ou l’intégration des appareils), l’état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les cours de l’énergie, sa dépendance à l’égard des technologies, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d’autres initiatives importantes (notamment sa faculté de réduire les charges d’exploitation), les risques liés à la cybersécurité, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, sa dépendance envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l’évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, sa capacité de lancer et d’exploiter avec succès son nouveau programme de fidélisation, les changements climatiques et les facteurs liés à l’environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d’origine humaine), les interruptions de service, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance envers les partenaires Star Alliance et les coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver la liquidité, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les régimes de retraite, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les questions d’assurance et les coûts qui y sont associés, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d’information publique d’Air Canada qui peut être consulté à l’adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 20, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Par ailleurs, l’acquisition de Transat A.T. Inc. est assujettie à l’approbation des organismes de réglementation et à la satisfaction de certaines conditions usuelles, et rien ne garantit que l’acquisition sera réalisée, ou qu’elle le sera conformément aux modalités décrites dans le présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d’Air Canada en date de ce rapport (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n’a ni l’intention ni l’obligation d’actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d’information ou d’événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Air Canada a formulé des hypothèses pour l’élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Dans le cadre de ses hypothèses, elle présume que la croissance du PIB du Canada sera relativement modeste pour le premier trimestre de 2020 et l’exercice 2020. Air Canada prévoit que le dollar canadien se négociera, en moyenne, à 1,33 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2020 et pour l’exercice 2020. Air Canada présume par ailleurs que le cours du carburant aviation s’établira, en moyenne, à 0,71 \$ CA le litre pour le premier trimestre de 2020 et à 0,74 \$ CA le litre pour l’exercice 2020. Air Canada présume également que la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing s’effectuera graduellement à compter de la fin du troisième trimestre de 2020. Il est trop tôt pour évaluer quelle serait l’incidence de l’acquisition envisagée de Transat A.T. Inc. par Air Canada. Par conséquent, les énoncés prospectifs d’Air Canada n’en tiennent pas compte.

PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

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

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

3. À PROPOS D'AIR CANADA

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

En 2019, conjointement avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional ») et d'autres transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte et en vertu de contrats d'achat de capacité, 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 villes d'Europe, d'Afrique, du Moyen-Orient, d'Asie, d'Océanie, des Caraïbes, du Mexique et d'Amérique du Sud.

Au 31 décembre 2019, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comprenait 188 appareils, soit 94 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus (notamment 24 appareils 737 MAX de Boeing qui font l'objet d'une interdiction de vol depuis mars 2019 - se reporter à la rubrique 9, *Parc aérien*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information), 80 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus et 14 biréacteurs de transport régional E190 d'Embraer, alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 64 appareils, soit 22 appareils A319 d'Airbus, 14 appareils A321 d'Airbus, trois appareils A320 d'Airbus et 25 appareils 767-300ER de Boeing.

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen de contrats d'achat de capacité (« CAC ») conclus avec des transporteurs régionaux qui exploitent des vols pour son compte. Ces transporteurs régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle internationale de la Société, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge. Au 31 décembre 2019, le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 48 biréacteurs de transport régional de Bombardier, 73 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de Bombardier et 25 biréacteurs E175 d'Embraer pour un total de 146 appareils. Au 31 décembre 2019, un total de cinq appareils 1900 de Beech, de 18 places étaient également exploités par des transporteurs régionaux pour le compte d'Air Canada.

Air Canada est membre cofondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Grâce à ce réseau de 26 sociétés aériennes, Air Canada propose à sa clientèle 1 294 destinations dans 195 pays, ainsi que la réciprocité des programmes de fidélisation, outre l'accès aux salons et autres installations communes dans les aéroports.

Air Canada fidélise sa clientèle grâce à son programme Aéroplan^{MD}. Les membres Aéroplan peuvent accumuler des milles Aéroplan auprès de plus de 100 partenaires puis, soit les échanger contre des billets-primés avec Air Canada ainsi que plus de 30 autres transporteurs partenaires, soit les échanger contre une vaste gamme de primes autres que des billets d'avion. Air Canada Altitude offre aux membres Aéroplan admissibles une gamme d'avantages et de privilèges de voyage en fonction de leurs déplacements, notamment l'enregistrement prioritaire, une franchise de bagages enregistrés supplémentaire et des surclassements en Classe affaires.

Air Canada s'est dotée d'une stratégie exhaustive en vue d'améliorer la rentabilité et la position concurrentielle sur le marché des voyages d'agrément. Cette stratégie vise à tirer parti des forces d'Air Canada, d'Air Canada Rouge, transporteur à faibles coûts de la Société, et de Vacances Air Canada. Grâce à Air Canada Rouge, Air Canada exploite les possibilités que recèlent les nouveaux marchés de voyages d'agrément du fait de la structure de coûts plus concurrentielle d'Air Canada Rouge. Vacances Air Canada, l'un des principaux voyagistes au Canada, élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances. Il exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément à destination de l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique Sud, Australie et Asie), et le secteur des voyages d'agrément à destination du Canada. Il offre en outre des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles.

Air Canada Cargo, le plus important fournisseur de services de fret aérien du Canada en fonction de la capacité d'emport de fret, assure des services de transport de fret directs pour plus de 150 destinations au Canada, aux États-Unis et d'autres pays et dispose de représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Les services de transport de fret aérien sont assurés sur l'ensemble du réseau d'Air Canada.

4. STRATÉGIE

Air Canada a pour principal objectif d'être un champion mondial qui affiche une rentabilité durable. Pour atteindre cet objectif, elle entend améliorer sans cesse l'expérience client et l'engagement des employés auprès des clients, en plus de créer de la valeur pour ses actionnaires. Air Canada s'emploie constamment à atteindre cet objectif en se focalisant sur les quatre stratégies fondamentales suivantes :

- définir et mettre en œuvre des initiatives de compression des coûts et d'accroissement du chiffre d'affaires;
- explorer des occasions rentables d'expansion internationale et tirer parti de ses caractéristiques concurrentielles afin d'élargir les marges, en grande partie au moyen de l'accroissement du trafic de correspondance par le truchement de ses villes-portes internationales stratégiques que sont Toronto, Vancouver et Montréal, tout en continuant de favoriser sa croissance et en livrant concurrence efficacement sur les marchés des voyages d'affaires et d'agrément à destination et au départ du Canada;
- renforcer le lien de confiance avec la clientèle en améliorant constamment l'expérience voyage et en offrant en tout temps un service de qualité supérieure aux clients;
- soutenir l'évolution positive de la culture d'entreprise, notamment en investissant de façon substantielle dans la formation et d'autres outils qui permettent d'offrir une expérience client exceptionnelle tout en favorisant la collaboration accrue afin d'aider Air Canada et ses employés à encore mieux travailler de concert dans un cadre humain et enrichissant.

Croissance du chiffre d'affaires et transformation des coûts

Le rehaussement des marges par la mise en œuvre d'initiatives de compression de coûts et de génération de revenus axées sur une rentabilité durable est une priorité essentielle d'Air Canada. Cette dernière continue de chercher et de mettre en œuvre des mesures afin de réduire les coûts unitaires et d'amplifier les marges, au moyen notamment de la modernisation du parc aérien et de l'accroissement de la productivité de celui-ci. Qui plus est, Air Canada s'efforce d'améliorer sa capacité d'augmenter ses produits passages et accessoires, grâce, entre autres, à une gamme accrue de produits tarifaires et aux investissements dans la technologie.

Principales réalisations en 2019

- Produits d'exploitation record de 19 131 M\$, soit une hausse de 1 128 M\$ (+6,3 %) en regard de 2018.
- Nombre sans précédent de 51,5 millions de passagers transportés, en hausse de 1,3 % par rapport à 2018.
- Marge BAIIDA de 19,0 %, résultat qui concorde avec la marge BAIIDA pour 2019 d'environ 19 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019 (en regard d'une marge BAIIDA de 17,8 % en 2018). En 2019, le bénéfice d'exploitation de 1 650 M\$ rendait compte d'une hausse de 154 M\$ en regard de 2018. Le BAIIDA n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Rendement du capital investi de 15,5 %, résultat qui correspond au rendement du capital investi se situant dans une fourchette d'environ 15,5 % à 16,0 % pour 2019 que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019 (en regard d'un rendement du capital investi de 13,5 % en 2018). Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Liquidités non soumises à restrictions sans précédent de 7 380 M\$.

- Atteinte de l'objectif du programme biennal de transformation des coûts au 31 décembre 2019, avec la réalisation d'économies annuelles dépassant 250 M\$.
- Hausse de 6,1 % des CESMO ajustées par rapport à 2018. Augmentation de 4,1 % des CESMO en regard de 2018. Air Canada a estimé que, si elle avait exploité ses 36 appareils 737 MAX de Boeing, comme initialement prévu, en 2019, les CESMO ajustées auraient affiché une hausse d'environ 2,5 % par rapport à 2018. Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Air Canada maintient ses efforts axés sur la création de valeur et la rentabilité par le truchement de diverses stratégies, notamment celles résumées dans le texte qui suit.

Air Canada Rouge

Les appareils d'Air Canada Rouge, transporteur à faibles coûts d'Air Canada, sont affectés à un nombre croissant de destinations des Caraïbes, ainsi qu'à des destinations loisirs choisies aux États-Unis et au Canada, outre les marchés des voyages d'agrément internationaux caractérisés par une demande hautement variable qui réagissent bien à une capacité sans escale assortie de tarifs concurrentiels. Air Canada Rouge donne à Air Canada la latitude de transférer sa capacité d'un marché à l'autre, ainsi que d'une saison à l'autre, en plus de lui permettre de livrer une concurrence efficace aux transporteurs à faibles coûts ainsi qu'aux nouveaux transporteurs à très faibles coûts en Amérique du Nord.

Améliorations apportées à l'entente commerciale avec Jazz et placement en titres de capitaux propres dans Chorus

En février 2019, Air Canada a conclu une entente visant à modifier et à prolonger le contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz, filiale entièrement détenue de Chorus Aviation Inc. Les modifications visaient à assurer la stabilité à long terme de Chorus, en confirmant que Jazz demeurera longtemps le transporteur Air Canada Express le plus important. Les modifications favorisent de plus la solidité et la compétitivité de la marque Air Canada Express en outre de solidifier son réseau régional d'un océan à l'autre, tout en permettant à Air Canada de réaliser d'importantes économies au titre du CAC et en optimisant la souplesse du réseau et du parc aérien en regard du contrat actuel.

Produits tarifaires

Air Canada a mis à jour 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 tarifs restructurés élargissent les choix et stimulent les ventes en fonction d'attributs précis, augmentant 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 ainsi qu'à ses produits en cabine, notamment la restauration (nourriture et boissons), les achats hors taxes et la connexion Internet Wi-Fi. Air Canada dégage par ailleurs des revenus supplémentaires en investissant dans les plateformes Web et les applications mobiles, ce qui s'est traduit en 2019 par une nette accélération des revenus attribuable aux canaux directs.

Investissements dans la technologie

Air Canada a entrepris plusieurs initiatives importantes en vue de moderniser son système de réservations pour les passagers, de refondre son programme de fidélisation et de transformer des processus opérationnels fondamentaux.

En 2017, en partenariat avec Amadeus, le plus important fournisseur de système de gestion de passagers du monde, Air Canada a conclu un accord visant le système intégral de gestion des passagers de la suite Altéa, comprenant les solutions de réservations, de gestion des stocks de places et du contrôle des départs. En novembre 2019, Air Canada a parachevé la première phase du passage de l'ancien système, utilisés depuis plus de 25 ans, au nouveau système de réservations, qui aidera Air Canada à progresser sensiblement dans la réalisation de ses quatre priorités stratégiques. La dernière étape du programme sera achevée en 2020, et Air Canada commencera dès lors à tirer parti de l'ensemble des avantages que procure le système.

Altéa, en tant que solution d'infrastructure partagée, simplifiera l'environnement technologique d'Air Canada et en réduira les coûts, en plus d'améliorer son efficacité opérationnelle, notamment par le truchement de l'automatisation des fonctions. Le nouveau système stimulera également le chiffre d'affaires et les occasions de croissance. Une fois entièrement mise en œuvre, Altéa permettra à Air Canada d'optimiser ses horaires en donnant la capacité de gérer plus facilement les stocks de places entre tout point de départ et de destination ainsi que d'automatiser les nouvelles réservations en cas de perturbations de vols, comme celles causées par les conditions météorologiques extrêmes. Le système améliore également la capacité d'Air Canada de personnaliser ses produits et services, en les adaptant aux clients et en accroissant les produits accessoires. Il soutient par ailleurs le réseau international d'Air Canada grâce à un processus davantage intégré de réservations et de service à la clientèle avec les partenaires Star Alliance et intertransporteurs.

Une fois entièrement mise en œuvre, Altéa rendra également possibles des améliorations sensibles visant le service à la clientèle. En effet, le système permet à Air Canada de répondre aux besoins de ses clients à l'aide d'un dossier passager unique (dossier PNR). Les données seront partagées et accessibles en temps réel pour permettre au passager d'effectuer son voyage de manière fluide, et elles contiendront un historique ainsi qu'un relevé complet de toutes les modifications apportées. Les agents des Centres de services d'Air Canada et des Aéroports, les agences de voyages et plus de 130 sociétés aériennes utilisant Altéa auront un accès unique aux données du client. Altéa permettra également à Air Canada de récompenser plus facilement les meilleurs clients en s'assurant de leur offrir les services promis, au soutien de l'objectif de fidélisation.

Parallèlement à l'accord visant la suite Altéa, Air Canada a renouvelé son contrat de distribution pluriannuel, favorisant ainsi l'homogénéité de la marque et de l'expérience client pour l'ensemble des canaux. Les utilisateurs d'Amadeus à l'échelle mondiale peuvent ainsi accéder aux produits tarifaires personnalisables à la fine pointe d'Air Canada, et en connaître la disponibilité, par le truchement du système de distribution global Amadeus, outre la gamme de produits accessoires du transporteur.

Ce nouveau système devrait procurer des avantages supplémentaires annuels de plus de 100 M\$ une fois la mise en œuvre achevée.

En outre, l'exploitation de l'intelligence artificielle (« IA ») est devenue un élément essentiel de la stratégie d'Air Canada à mesure que celle-ci met en œuvre une série d'initiatives qui aideront à façonner son avenir. Comme point de départ, Air Canada a créé un Centre d'excellence en intelligence artificielle regroupant des chefs d'équipe, des scientifiques des données et des ingénieurs des données qui travaillent en étroite collaboration avec des universités et des chercheurs. Ce centre de compétences a procuré des avantages concrets attribuables à l'application de l'IA au sein de l'entreprise.

Programme de renouvellement du parc aérien

La flotte de 787 de Boeing plus moderne permet à Air Canada de réaliser des économies au chapitre du carburant et de la maintenance. Ces appareils continuent de stimuler la croissance rentable, parce qu'ils créent des occasions de desservir de nouvelles destinations internationales que rendent possibles leurs charges d'exploitation moindres, leur capacité intermédiaire et leur distance franchissable supérieure.

En décembre 2019, Air Canada a pris livraison de son premier de 45 appareils A220 d'Airbus en commande ferme. Les appareils A220 d'Airbus remplacent les appareils E190 d'Embraer du parc aérien principal d'Air Canada, au soutien de la croissance des plaques tournantes et du réseau de cette dernière. Ces avions confèrent de meilleures possibilités de déploiement en raison de leur distance franchissable supérieure, ce qui permettra à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés qui conviennent moins à ses plus gros appareils, comme le 737 MAX de Boeing ou l'A321 d'Airbus. Air Canada estime que les appareils A220 d'Airbus permettront de comprimer les CESMO de 12 % en regard des appareils E190 d'Embraer, surtout du fait d'efficacités supérieures en ce qui concerne la maintenance et le carburant.

Air Canada a pris livraison de 24 appareils 737 MAX 8 de Boeing. Se reporter à la rubrique 9, *Parc aérien*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Les appareils 737 MAX de Boeing devraient remplacer les appareils monocouloirs d'Airbus d'ancienne génération dans le parc aérien principal d'Air Canada. Air Canada estime que les appareils 737 MAX de Boeing permettront de comprimer les CESMO de 11 % en regard des appareils A320 d'Airbus du parc aérien principal, en raison surtout d'efficacités supérieures relatives à la maintenance et au carburant.

Exploitation accrue du réseau international

Air Canada se concentre sur l'exploitation accrue de son réseau international et de ses attributs concurrentiels afin d'élargir comme il se doit les marges

Air Canada possède des atouts concurrentiels lui permettant d'exploiter fructueusement des occasions en matière de services internationaux. La Société est en mesure d'accroître de manière appréciable le trafic entre lignes internationales par le truchement de ses plaques tournantes internationales stratégiques que sont Toronto, Vancouver et Montréal. Elle amplifie de plus le pouvoir d'attraction de son réseau découlant de son appartenance au réseau Star Alliance, de sa coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China sur les lignes entre le Canada et la Chine, et de sa coentreprise transatlantique A++ assortie d'une structure de partage des revenus avec United Airlines et Deutsche Lufthansa que les coentrepreneurs visent à améliorer afin d'en accroître la compétitivité, de créer des efficiences opérationnelles et de rehausser l'expérience client. Le réseau d'Air Canada tire également parti de nombreuses ententes d'exploitation à code multiple et ententes intertransporteurs. En outre, Air Canada a accès au vaste portefeuille de droits de route du Canada, et le profil démographique multiethnique du pays donne à la Société des possibilités accrues de répondre de manière rentable à la demande à l'égard des voyages internationaux.

Air Canada Express offre un réseau de transport local, ainsi que des volumes élevés de trafic d'apport qui s'intègrent au réseau long-courrier d'Air Canada et soutiennent son objectif stratégique de favoriser la croissance du trafic de correspondance entre lignes internationales à destination et au départ des États-Unis.

L'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (« Toronto-Pearson ») présente un avantage stratégique en raison de sa proximité avec des marchés importants et densément peuplés aux États-Unis et attire un grand nombre de voyageurs d'affaires et d'agrément dont Toronto, la plus grande ville du Canada, est le point de départ ou d'arrivée. En outre, les activités d'Air Canada et de la plupart de ses partenaires Star Alliance sont regroupées dans l'aérogare 1 à Toronto-Pearson, laquelle possède des installations de transit qui permettent aux passagers, et à leurs bagages, de traverser aisément les services de douanes et d'immigration du Canada et des États-Unis. Depuis plusieurs années, Air Canada travaille en étroite collaboration avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (la « GTAA ») afin que Toronto-Pearson devienne un aéroport de première importance en Amérique du Nord, pour ainsi accroître la part du marché mondial du trafic issu de la sixième liberté de l'air. En outre, Air Canada, de concert avec l'Agence des services frontaliers du Canada, la GTAA, l'Administration de l'aéroport international de Vancouver et Aéroports de Montréal, a mis en œuvre un processus de correspondance fluide pour les passagers arrivant de l'étranger qui doivent prendre un autre vol pour une destination internationale autre que les États-Unis.

Air Canada se consacre également à transformer sa plaque tournante à Vancouver en une ville-porte de choix pour les marchés de l'Asie-Pacifique et à soutenir l'essor de Montréal comme plaque tournante transatlantique. Étant donné ses correspondances pratiques entre diverses villes nord-américaines et Vancouver, Air Canada propose les liaisons parmi les plus rapides entre l'Amérique du Nord et l'Asie-Pacifique, pour ainsi offrir une meilleure expérience voyage. Par ailleurs, la plaque tournante de la Société à Montréal relie l'Amérique du Nord aux marchés clés de la France, mais positionne aussi Montréal comme ville-porte transatlantique de premier plan. Tirant profit des améliorations apportées aux aéroports de Toronto, de Vancouver et de Montréal, la Société est en mesure d'étendre son réseau au départ des États-Unis afin d'accroître les flux de passagers en correspondance alimentant ses vols internationaux.

Principaux faits nouveaux en 2019

- Mise en œuvre fructueuse d'un plan d'urgence à la suite de l'immobilisation au sol de 24 appareils 737 MAX de Boeing et de la suspension de la livraison de 12 appareils 737 MAX de Boeing prévue pour 2019, plan qui a permis à Air Canada d'assurer l'exploitation de 97 % de sa capacité en SMO prévue pour 2019 en dépit de l'interdiction de vol.
- Implantation de mesures d'atténuation efficaces de l'incidence des crises géopolitiques, en particulier en Chine et à Hong Kong, fondées sur le redéploiement stratégique de la capacité au sein du réseau.
- Lancement d'un service sans escale de l'exploitation principale d'Air Canada reliant Toronto à Vienne par le truchement d'une entente d'échange de routes conclue avec Austrian Airlines.
- Lancement de nouveaux services sans escale saisonniers hivernaux reliant Montréal à São Paulo ainsi que Vancouver à Auckland (exploitation principale), et Toronto à Quito (Air Canada Rouge) dans le cadre de la stratégie globale visant l'atténuation des effets de la saisonnalité et la réduction de la dépendance à l'égard du troisième trimestre.
- Annonce du lancement de deux nouveaux services quotidiens estivaux entre Montréal et Nashville, d'une part, ainsi qu'entre Calgary et Boston (exploitation principale), d'autre part, à compter de juin 2020 dans les deux cas.
- Conversion du service d'Air Canada Rouge entre Vancouver et Osaka/Kansai en service de l'exploitation principale d'Air Canada auquel est affecté un appareil 787-8 de Boeing.
- Accroissement du réseau d'apport par le lancement de services sans escale d'Air Canada Express, comme celui reliant Montréal à Raleigh/Durham et à Sydney (Nouvelle-Écosse).
- Optimisation et amélioration de l'offre de vols à code multiple avec Lufthansa Group et SAS grâce à la mise à jour d'ententes sur ce type d'exploitation.
- Ajout du code de United Airlines et de celui de Lufthansa Group aux nouveaux services Montréal-Bordeaux et Toronto-Vienne.
- Expansion de l'entente d'exploitation à code multiple avec Air New Zealand pour y inclure le survol de la mer de Tasman, au soutien de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada.
- Mise en œuvre des principaux éléments de la coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China.
- Ajout de six villes à l'entente d'exploitation à code multiple avec Air China en vue de maximiser les dessertes entre le Canada et la Chine, l'expansion au-delà de Shanghai étant prévue pour 2020.
- Obtention d'engagements afin d'accroître les ententes d'exploitation à code multiple avec GOL et Avianca au soutien des nouvelles lignes d'Air Canada reliant Montréal à São Paulo et à Bogotá ainsi que Toronto à Quito.

En 2020, Air Canada entend continuer d'accroître de manière sélective et rentable ses lignes internationales en tirant parti des avantages concurrentiels suivants :

- Sa marque de vaste notoriété et son rang de chef de file en ce qui a trait aux lignes transatlantiques et transpacifiques au départ et à destination du Canada, ainsi qu'au départ et à destination de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud en passant par le Canada.
- Son réseau mondial considérable et en expansion, lequel est rehaussé par l'affiliation de la Société au réseau Star Alliance et la conclusion de nombreuses ententes commerciales.
- Un parc aérien procurant une grande souplesse, qui permet à la Société de redéployer ou de gérer la capacité pour que celle-ci soit appariée à la demande.
- Ses produits et services concurrentiels, notamment les loges avec fauteuils-lits de la classe Signature Air Canada, le Service Concierge, les salons Feuille d'érable^{MC} sans oublier, à la plaque tournante d'envergure mondiale qu'est l'aéroport de Toronto, l'unique Suite Signature Air Canada^{MC} qui offre aux clients admissibles de la classe Signature Air Canada une gamme de services exclusifs, notamment des repas à la carte et l'accès au Café Air Canada, qui propose aux clients admissibles l'expérience d'un café offrant des prestations haut de gamme, le premier en son genre en Amérique du Nord.
- Ses plaques tournantes jouissant d'une situation géographique avantageuse (Toronto, Montréal et Vancouver) et dotées d'installations de transit efficaces, facteur qui met en relief les avantages de choisir Air Canada pour les clients entre les États-Unis, l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Sud.
- Des plages horaires favorables dans les aéroports achalandés, notamment Beijing, Shanghai, Hong Kong, Tokyo Narita, Tokyo Haneda, Paris-Charles-de-Gaulle, Francfort, Londres Heathrow, New York-LaGuardia, et Washington National.

En 2020, Air Canada prévoit également de faire ce qui suit :

- Procéder graduellement à la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing, à partir du troisième trimestre de 2020. La décision définitive quant à la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing se fondera sur l'évaluation en matière de sécurité que fera Air Canada lorsque Transports Canada aura levé l'avis de sécurité et que les autorités réglementaires internationales auront donné leur aval. Se reporter à la rubrique 9, *Parc aérien*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- Intégrer les appareils A220 d'Airbus à la flotte d'appareils monocouloirs de l'exploitation principale et tirer parti de l'importante amélioration des paramètres économiques pour lancer de nouveaux services et accroître le réseau d'apport nord-américain. Les deux premières dessertes inaugurées seront les services sans escale Montréal–Seattle et Toronto–San Jose (Californie), à compter du printemps 2020 dans les deux cas.
- Continuer de solidifier les coentreprises (l'A++ et la coentreprise Air China), assorties d'une structure de partage des revenus, et accroître la collaboration dans tous les secteurs fonctionnels en vue de rehausser l'expérience client globale.
- Continuer d'évaluer de nouveaux partenariats stratégiques à même d'appuyer son plan d'entreprise et sa stratégie d'expansion internationale.

Convention d'arrangement définitive visant l'acquisition de Transat A.T. Inc.

Le 23 août 2019, Air Canada et Transat A.T. Inc. (Transat) ont annoncé qu'une majorité de près de 95 % des actionnaires de Transat avaient approuvé la convention d'arrangement visant l'acquisition par Air Canada de la totalité des actions émises et en circulation de Transat au prix de 18 \$ l'action. La valeur de la transaction réglée entièrement en trésorerie représente environ 720 M\$. L'acquisition de Transat demeure assujettie à l'approbation des organismes de réglementation, ainsi qu'à d'autres conditions propres à la conclusion d'une telle transaction. Si ces approbations sont obtenues et que les conditions sont respectées, la transaction devrait être conclue à la mi-2020.

Lien de confiance avec la clientèle

Offrir une expérience client d'une supériorité sans faille et accroître la clientèle de marque sont des éléments clés de la stratégie commerciale d'Air Canada. La Société s'efforce constamment de rehausser la satisfaction et la fidélisation de ses clients et de les inciter à recommander ses services afin d'attirer de nouveaux clients.

Acquisition d'Aéropian

Le 10 janvier 2019, Air Canada a réalisé l'acquisition auprès d'Aimia Inc. (« Aimia ») d'Aéropian propriétaire et exploitant du programme de fidélisation Aéropian. Le prix d'achat global se ventilait comme suit : 450 M\$ en trésorerie, plus 67 M\$ en trésorerie au titre des ajustements liés à la clôture (la contrepartie totale liée à l'acquisition s'élevait à 517 M\$). L'acquisition comprenait aussi la prise en charge du passif en milles Aéropian.

Parallèlement à la clôture de l'acquisition d'Aéropian, Air Canada, Aéropian, la Banque Toronto-Dominion (« Banque TD »), la Banque Canadienne Impériale de Commerce (« CIBC ») et Corporation Visa Canada (« Visa ») ont parachevé différentes ententes commerciales liées à l'acquisition, et au soutien de celle-ci, notamment des ententes en matière de cartes de crédit et de réseau en vue d'une participation future dans le programme Aéropian. De la même manière, au premier trimestre de 2019, Air Canada, Aéropian et Banque Amex du Canada (« AMEX ») ont conclu des ententes permettant à cette dernière de continuer à participer au programme Aéropian. Air Canada a reçu des paiements de Banque TD, de CIBC, de Visa et d'AMEX totalisant 1 212 M\$.

En outre, Banque TD et CIBC ont remis au total 400 M\$ à Air Canada en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des milles Aéropian.

Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéropian le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéropian. Se reporter à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, et à la rubrique 15, *Jugements et estimations comptables critiques*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Conformément à son engagement d'investir toujours davantage dans son programme de fidélisation, Air Canada prévoit de procéder au lancement de son programme Aéropian rehaussé au troisième trimestre de 2020. Air Canada estime que le nouveau programme lui permettra de renforcer encore davantage sa relation avec sa clientèle, d'offrir aux participants un programme de récompenses plus flexible assorti d'une valeur supérieure et une expérience client plus homogène sur toute la ligne. Le nouveau programme offrira un vaste assortiment d'occasions de cumul et d'échange de milles, un service plus personnalisé ainsi qu'une expérience numérique accrue pour les membres Aéropian.

Produits et services

Conformément à son engagement de renforcer le lien de confiance avec sa clientèle, Air Canada estime crucial d'investir dans les produits et services. La Société poursuit ses partenariats avec d'importantes marques et continue d'investir dans les produits de catégorie supérieure en vue d'optimiser l'expérience voyage.

Partant du 787 Dreamliner de Boeing, auquel le 777 de Boeing a emboîté le pas, Air Canada renouvelle progressivement l'aménagement intérieur de ses gros-porteurs selon un concept amélioré de cabine et de système de divertissements à bord. Ces appareils ont reçu un accueil enthousiaste de la part des clients. En 2019, Air Canada a commencé à étendre ces améliorations à sa flotte d'A330 d'Airbus. À la fin de 2019, Air Canada a également pris livraison de son premier A220 d'Airbus. Les appareils A220, de concert avec les appareils 737 MAX de Boeing une fois ceux-ci remis en service, placeront la flotte d'appareils monocouloirs d'Air Canada à l'avant-garde grâce à leurs cabines et systèmes de divertissements ultramodernes, et sont équipés d'un service Wi-Fi satellitaire.

En décembre 2019, Air Canada a annoncé que la connectivité satellitaire haute vitesse pour l'accès Wi-Fi est désormais offerte sur l'ensemble du parc aérien d'Air Canada Rouge. Outre qu'elle augmente les services fournis aux clients, cette initiative permet à Air Canada de procurer une expérience client plus homogène à l'échelle de son parc aérien tout entier. En plus d'être intégré à l'ensemble des avions d'Air Canada Rouge, le service Wi-Fi satellitaire est offert à bord des appareils 777 de Boeing d'Air Canada, ainsi que dans la plupart des appareils 787 de Boeing et des appareils A330 d'Airbus. Le reste des appareils devraient en être pourvus au début de 2020. La connectivité Wi-Fi d'Air Canada est également proposée dans toute la flotte d'appareils monocouloirs de l'exploitation principale, de même qu'aux appareils E175 d'Embraer et CRJ-900 de Bombardier exploités par Air Canada Express.

La classe Signature Air Canada, avec fauteuils-lits, qui est offerte sur la plupart des vols internationaux et transcontinentaux exploités au moyen de gros-porteurs, a été rehaussée encore davantage en 2019 avec le service de petits déjeuners créés par le chef David Hawsworth. Durant l'été 2019, Air Canada a annoncé que le réputé chef montréalais Antonio Park s'était joint à son équipe culinaire. Depuis, ses créations culinaires sont au menu en classe Signature Air Canada, en cabine Économique Privilège et en classe économique des vols Montréal/Toronto/Vancouver-Japon. Récemment, des repas conçus en fonction de l'itinéraire ont été élaborés pour la classe Signature Air Canada des vols à destination de São Paulo partant de Montréal et de Toronto. Air Canada se réjouit à la perspective d'étendre l'offre de menu inspiré du chef Park aux dessertes de l'Asie et de l'Amérique du Sud de notre exploitation principale en 2020. Air Canada présentera également en 2020 des améliorations à la classe économique internationale de l'ensemble de l'exploitation principale et d'Air Canada Rouge, dont de nouveaux concepts de repas. En ce qui concerne les repas servis en cabine, Air Canada profite également de la collaboration de la sommelière de renommée mondiale Véronique Rivest, qui fournit des conseils quant à la carte des vins proposée en classe Signature Air Canada et en Classe affaires.

Air Canada propose le Service Concierge dans 49 aéroports de par le monde, notamment Dubaï et Vienne, depuis le courant de 2019. Ce service est désormais offert aux clients admissibles dans tous les aéroports où est disponible la classe Signature Air Canada, à l'exception de Casablanca. Un nouveau bureau du Service Concierge a été inauguré à l'aéroport international de Calgary, où l'on offre aux clients une aide personnalisée dans un environnement de choix. En 2020, la Société prévoit d'agrandir le Service Concierge afin d'y ajouter Toulouse, une fois que cette desserte aura commencé, ainsi que New York-LaGuardia et Ottawa.

Tout au long de 2019, Air Canada a également accru le service de chauffeur à Toronto-Pearson. Des berlines BMW attendent certains clients de marque en correspondance entre un vol intérieur et un vol international dans laquelle ils voyagent en classe Signature Air Canada afin de les conduire, côté piste, d'une salle d'embarquement à l'autre. Air Canada est la première société aérienne en Amérique du Nord à proposer ce service aux clients de Classe affaires.

En septembre 2019, Air Canada a inauguré son premier Café Air Canada à Toronto-Pearson. Situé dans la zone des vols intérieurs, proche des portes d'embarquement réservées d'ordinaire aux vols à destination de Montréal-Trudeau et d'Ottawa, ce café de 500 m² pouvant accueillir 109 personnes est le premier en son genre en Amérique du Nord. Les clients admissibles peuvent y savourer gratuitement un café ou des collations dans une atmosphère haut de gamme.

L'aéroport Toronto-Pearson compte désormais un salon Feuille d'érable supplémentaire, le salon Feuille d'érable Express, qui est le 24^e salon d'Air Canada dans le monde. Ce salon de 120 m², qui peut accueillir 50 personnes, est situé non loin de la porte d'embarquement pour certains marchés choisis des États-Unis. Le salon Feuille d'érable Express renforce l'engagement d'Air Canada à offrir un processus de correspondance fluide aux passagers à l'aéroport Toronto-Pearson qui se rendent aux États-Unis. En 2020, Air Canada poursuivra son programme de remise à neuf des installations existantes dans ses principales plaques tournantes, projet entamé en 2019 et focalisé sur le salon Feuille d'érable pour les services intérieurs à Montréal-Trudeau.

Réputée pour son prestigieux restaurant à la carte, la Suite Signature Air Canada à Toronto-Pearson, qui accueille les clients de marque voyageant en classe Signature Air Canada, a remporté le « prix du meilleur service de restauration dans un salon de classe affaires à l'échelle du monde » dans le cadre des World Airline Awards de Skytrax, au salon de l'aéronautique de Paris. Air Canada élargit cette initiative, en l'étendant à l'aéroport international de Vancouver au début de 2020.

En 2019, Air Canada a reçu plusieurs autres prix pour ses produits et services de pointe. À l'occasion des World Airline Awards de 2019 de Skytrax, elle a notamment remporté les prix de Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord et Meilleure Classe affaires en Amérique du Nord, ses employés ont récolté le prix du meilleur personnel au Canada et elle a été nommée meilleur transporteur pour la propreté des cabines en Amérique du Nord. Air Canada demeure le seul transporteur nord-américain d'envergure internationale à détenir la cote quatre étoiles de Skytrax. Qui plus est, Air Canada a été désignée meilleur transporteur aérien de l'année 2019 par Global Traveler, magazine de premier plan pour les voyageurs d'affaires et d'agrément qui aiment le luxe. En outre, Air Canada a remporté le prix de Meilleure classe économique supérieure et le prix du Meilleur transporteur aérien pour les divertissements à bord à la remise des prix Leisure Lifestyle du magazine Global Traveler, qui a eu lieu au printemps 2019.

Le sondage Ipsos Reid 2019 mené en fin de cette même année auprès des voyageurs d'affaires canadiens a permis de confirmer qu'Air Canada est le transporteur privilégié par 90 % des voyageurs d'affaires assidus pour leurs déplacements au pays. Le sondage national a mis en lumière qu'Air Canada demeure, et de loin, le transporteur que choisissent les voyageurs d'affaires, les pointages à l'égard de la satisfaction générale et des intentions de voyage étant élevés.

Évolution de la culture d'entreprise

La culture d'entreprise dynamique d'Air Canada joue un rôle essentiel dans la réussite de son organisation, comme l'attestent les diverses distinctions qu'a reçues la Société en 2019 :

- Désignée l'un des 100 meilleurs employeurs du Canada, l'un des employeurs les plus favorables à la diversité au Canada et l'un des meilleurs employeurs de Montréal par Mediacorp
- Classée parmi les 50 lieux de travail les plus engagés en Amérique du Nord par Achievers
- Désignée l'un des meilleurs employeurs en Amérique du Nord pour l'expérience des candidats (à l'embauche) par Talent Board
- Prix des 100 femmes les plus influentes du Women's Executive Network décernés par KPMG et HSBC
- Cote quatre étoiles de Skytrax
- Stratège et chef de la direction de l'année au Canada en 2019 – *Globe and Mail*

L'exercice 2019 a été une année extraordinaire pour Air Canada. La Société a su accepter le changement et se mobiliser avant de voir se concrétiser son efficacité et son dynamisme durant des périodes particulièrement complexes. En 2019, les défis de taille n'ont pas manqué, notamment la transformation complète du système de réservations de la Société, après environ 700 000 heures de développement et 400 000 heures de formation visant 10 000 employés, ainsi que l'interdiction de vol subite visant sa flotte d'appareils 737 MAX de Boeing au complet et la suspension des futures livraisons, facteur qui a entraîné d'importantes perturbations des activités. En outre, avec l'acquisition d'Aéroplan, la Société a su intégrer près de 700 employés avant de passer à la création d'une nouvelle plateforme de fidélisation axée sur les données.

La mise en œuvre d'Altéa a été l'une des plus importantes transformations en matière de culture d'entreprise et de gestion du changement pour les ressources humaines et pour Air Canada en tant que société. Ce nouveau système, qui vise les réservations et la billetterie, les stocks de places ainsi que la gestion de la clientèle, a exigé la conclusion de plusieurs partenariats ainsi que la coordination efficace de la gestion du changement avec de nombreuses équipes, aussi bien en interne qu'en externe.

Le *Règlement sur la protection des passagers aériens*, dont la première phase est entrée en vigueur le 15 juillet 2019 et la seconde, le 15 décembre 2019, a exigé un investissement considérable au chapitre de la planification et des efforts pour apporter les modifications nécessaires aux politiques et procédures de la Société. Des équipes provenant de nombre de secteurs de l'organisation ont collaboré afin de garantir qu'Air Canada continue de respecter les normes de l'IATA en matière de codes de retard, tout en adaptant ses communications et son site Web en fonction du nouveau règlement.

Les résultats d'Air Canada dans le cadre du sondage sur la mobilisation du personnel de 2019 ont dépassé les attentes, tant en ce qui a trait aux niveaux de participation qu'au taux de recommandation net des employés.

Air Canada prend régulièrement le pouls de son organisation par le truchement de nombreux outils et canaux, notamment des groupes de discussion et Yammer, sa plateforme de média social interne. Elle interagit également avec ses employés à l'aide des messages hebdomadaires de la direction et de nombreux canaux de communication, notamment des bulletins quotidiens et mensuels. Plus de 5 000 employés ont pris part aux rencontres de discussion ouverte tenues dans des hangars à l'échelle de l'entreprise, rencontres au cours desquelles les dirigeants répondent en toute simplicité aux questions des employés.

5. DURABILITÉ ET IMPACT SOCIAL

En tant que champion mondial, la Société doit arrêter les choix qui, à long terme, seront dans l'intérêt de ses actionnaires, de ses employés, de ses clients, des collectivités et des autres parties prenantes, notamment soutenir les activités de recherche et l'élaboration de méthodes novatrices pour réduire son empreinte écologique et assurer la gouvernance de l'entreprise de façon responsable, sécuritaire et éthique. Les réalisations d'Air Canada à l'égard des questions sociales et environnementales sont communiquées dans *Citoyens du monde*, son rapport de développement durable (conforme aux normes de l'organisme Global Reporting Initiative) et le rapport de l'organisme Carbon Disclosure Project. Certains indicateurs, notamment ceux relatifs aux émissions visées par les champs d'application 1 et 2, sont vérifiés par un tiers, selon les normes reconnues à l'échelle internationale. En 2019, Air Canada était fière d'être la première société aérienne canadienne à confirmer son engagement à atteindre les objectifs de développement durable et à signer le Pacte mondial des Nations Unies qui incite les entreprises à adopter des pratiques socialement responsables propices au développement durable.

Le texte qui suit résume l'approche d'Air Canada à l'égard de certains enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance.

Sécurité

Air Canada dispose d'un programme de santé et sécurité exhaustif pour prévenir les blessures et les accidents professionnels. L'un de ses éléments clés est le programme de prévention des risques, qui permet aux comités de santé et sécurité au travail de repérer et d'évaluer les dangers en milieu de travail et de déterminer les contrôles appropriés pour atténuer les risques. Ces comités agissent à l'échelle de tous les groupes d'employés d'Air Canada. La direction Sécurité de l'entreprise, par le truchement de son service de la Sécurité de l'entreprise et Gestion des urgences, a la responsabilité de veiller à ce que les programmes de sécurité visant les employés soient documentés, mis en œuvre, efficaces et en constante amélioration. Elle surveille notamment la conformité aux lois et règlements applicables, tout en faisant le suivi des incidents liés à la sécurité des employés.

L'investissement dans la santé des employés contribue non seulement à assurer le respect de la réglementation mais montre aussi que les employés sont des membres appréciés et essentiels de l'équipe. Des sondages confidentiels à participation volontaire visant la culture d'entreprise en matière de sécurité sont menés tous les deux ans afin de connaître les opinions du personnel d'Air Canada à ce sujet. En 2018, 81 % des répondants avaient une opinion favorable, une hausse de 3 % par rapport au sondage précédent effectué en 2016.

En ce qui a trait à la santé mentale, les groupes d'employés ont accès au Programme d'aide aux employés et à leur famille (ou à d'autres programmes semblables). Le programme Surpassez-vous représente, quant à lui, une plateforme de bien-être unique qui procure aux employés des outils, des ressources et des conseils afin de les aider à gérer leur santé, leurs finances et leur bien-être global.

Air Canada continue d'afficher des résultats exemplaires à l'audit de sécurité opérationnelle de l'IATA.

En 2019, Air Canada a poursuivi la mise en œuvre de son plan d'action en matière de cybersécurité et de protection des renseignements personnels, en se concentrant sur l'avancement du processus connexe et de la gestion des risques grâce à divers moyens, notamment des améliorations de l'infrastructure, des programmes de conformité et de la gouvernance. Dans le cadre de ses initiatives, Air Canada a implanté des programmes d'authentification multifactorielle destinés aux applications visant les employés et les clients.

Environnement

De plus en plus, la société d'aujourd'hui se préoccupe de l'importance des questions environnementales, et le secteur de l'aviation a un rôle à jouer en vue de relever ces défis. Air Canada se réjouit de ses réalisations à ce jour, notamment son titre de transporteur écologique de l'année en 2018, son partenariat avec l'Initiative canadienne de la chaîne d'approvisionnement de biocarburant en vue de prouver la faisabilité de la chaîne d'approvisionnement de biocarburant au Canada et l'amélioration sensible de son efficacité énergétique au cours des trois dernières décennies, entre autres de 19 % depuis 2009.

Air Canada surveille étroitement ses émissions de gaz à effet de serre (« GES ») et s'engage à réduire son empreinte environnementale. Étant donné que 99 % des émissions de CO₂ de la Société proviennent des moteurs à combustion interne de ses avions, il existe une forte corrélation positive entre le respect des cibles environnementales et la réduction de la consommation de carburant, les émissions ainsi que les charges d'exploitation. Le programme de modernisation du parc aérien d'Air Canada est l'occasion d'apporter d'importantes améliorations au chapitre de l'efficacité énergétique et contribue sensiblement aux initiatives de réduction de l'impact environnemental et des émissions. L'intégration des appareils A220 d'Airbus permettra de réduire jusqu'à 20 % les émissions de CO₂ par siège en regard d'autres appareils monocouloirs de leur catégorie. En outre, les émissions d'oxydes d'azote des A220 d'Airbus se situent à 50 % en dessous de la norme CAEP/6, ce qui réduit sensiblement l'impact sur la qualité de l'air près des aéroports où ils seront exploités. Les appareils A220 d'Airbus forment un élément du programme de renouvellement des flottes de gros-porteurs et d'appareils monocouloirs, lequel représente des milliards de dollars. Ce programme comprend les appareils 787 Dreamliner de Boeing, dont l'efficacité énergétique est de 20 % supérieure à celle des avions qu'ils ont remplacés.

Air Canada a été l'une des premières sociétés aériennes d'Amérique du Nord à adopter un système de gestion de l'environnement (SGE) fondé sur la norme ISO 14001. En 2017, elle a choisi d'obtenir la certification environnementale IEnvA de l'IATA pour son SGE. Le système IEnvA vise uniquement les sociétés aériennes et atteste l'équivalence à la nouvelle norme ISO 14001 : SGE 2015. En 2018, Air Canada a obtenu la certification de niveau 1 et elle se prépare actuellement en vue de la certification de niveau 2.

Air Canada approuve les cibles en matière de climat du secteur de l'aviation et est bien au fait des réalisations à accomplir de concert avec les participants du secteur en vue de plafonner les émissions provenant de l'aviation internationale aux niveaux de 2020. Le gouvernement du Canada a adopté la phase volontaire du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'OACI, qui vise certains vols internationaux d'Air Canada. Le régime CORSIA vise à compléter l'ensemble de mesures d'atténuation que le secteur du transport aérien met déjà en place afin de réduire ses émissions de CO₂. Il s'agira du premier système de compensation des émissions de carbone sectoriel à l'échelle mondiale pour une même industrie. Les données en matière d'émissions relevées en 2019-2020 serviront à établir les niveaux de 2020, et l'obligation de conformité au régime de compensation CORSIA entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Air Canada est également signataire, par l'intermédiaire du Conseil national des lignes aériennes du Canada, du Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre 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. Le plan d'action vise des améliorations moyennes annuelles au titre de l'efficacité énergétique d'au moins 2 % par année jusqu'à la fin de 2020, à partir de la base de référence de 2005.

Air Canada participe activement à la promotion et au développement d'un carburéacteur durable depuis sept ans. Elle collabore entièrement avec le gouvernement à l'égard des démarches politiques nécessaires au soutien de la chaîne d'approvisionnement en biocarburant au Canada. Outre les initiatives spécifiques, comme la participation au défi Visez haut! de Ressources naturelles Canada et au projet de recherche sur les émissions et les traînées de condensation des carburants de remplacement de l'aviation civile, Air Canada a exploité huit vols alimentés au biocarburant depuis 2012. Elle travaille également à réduire les émissions émanant de ses activités au sol et, à ce jour, elle a procédé à l'électrification de plus de 33 % de son matériel au sol.

Air Canada entend également réduire ses déchets. Entre autres initiatives (comme les programmes de recyclage et de réduction des déchets), en 2018, Air Canada a entrepris un programme pluriannuel visant à réduire son utilisation du plastique à usage unique, la première mesure ayant été le retrait de 35 millions d'objets en plastique. Preuve de sa volonté de mobiliser aussi bien ses effectifs que les collectivités où elle exerce ses activités, Air Canada a collaboré avec 4ocean, organisme de nettoyage des déchets océaniques, en vue d'organiser deux activités publiques de nettoyage côtier, l'une à Clearwater, en Floride, l'autre à Vancouver, en Colombie-Britannique.

Acquisition de talents, perfectionnement et diversité

La marque d'employeur d'Air Canada demeure extrêmement dynamique, puisque la Société reçoit en moyenne plus de 160 candidatures par offre d'emploi qu'elle affiche. La Société met l'accent sur le recrutement des meilleurs éléments et le perfectionnement professionnel des employés en les aidant à déterminer des options de cheminement de carrière assorties d'occasions multiples de demeurer au sein de l'organisation et de s'y épanouir.

Air Canada comprend que le perfectionnement et les compétences des employés ne sont pas uniquement le fruit de la formation. C'est pourquoi elle continue de chercher des moyens de tirer parti de l'apprentissage par l'expérience pour aider les employés à stimuler le rendement, l'innovation et la réussite de l'entreprise. Les programmes de leaders émergents, comme La gestion signée AC et Le leadership signé AC, le mentorat, l'encadrement et d'autres initiatives fondamentales semblables liées aux ressources humaines, outre les programmes visant les nouveaux directeurs en perfectionnement, offrent tous des occasions d'apprentissage par l'expérience.

Air Canada continue de mettre l'accent sur l'importance de la diversité au sein de l'organisation comme l'atteste le fait que son pointage au chapitre de la mobilisation du personnel compte parmi les meilleurs pointages comparatifs dans le classement des entreprises en matière de diversité. En août 2014, le Conseil d'administration de la Société a décidé qu'au moins 25 % de ses membres devaient être des femmes d'ici 2017. Cette cible a été atteinte en 2016, après l'élection des administrateurs à l'assemblée annuelle des actionnaires tenue le 10 mai 2016. En octobre 2017, le Conseil d'administration a décidé que la nouvelle cible serait de 30 % d'ici 2020. En outre, dans le cadre de son engagement continu envers la diversité, Air Canada 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. À l'heure actuelle, trois membres du Conseil d'administration sur 11 (28 %) sont des femmes.

Air Canada a adopté une stratégie exhaustive en matière de gestion de la diversité en vue d'offrir un milieu de travail inclusif et axé sur la diversité, fondé sur le respect, où chaque employé peut déployer ses talents.

Air Canada avait fixé comme objectif que les femmes doivent représenter au moins 30 % des cadres supérieurs d'ici 2020, objectif qu'elle a dépassé. Qui plus est, un tiers des membres du comité de direction d'Air Canada sont des femmes.

Relations de travail

Depuis 2014, Air Canada a conclu plusieurs conventions collectives de longue durée avec les syndicats représentant ses effectifs syndiqués. Ces conventions assurent stabilité et flexibilité supplémentaires, en plus de consolider le climat de partenariat et de collaboration qui préside à la transformation de la Société en champion mondial. Ces conventions collectives comprennent notamment les suivantes :

- APAC (pilotes) – En 2014, Air Canada et l'APAC, qui représente les pilotes, ont ratifié une convention collective d'une durée de dix ans, qui expire le 29 septembre 2024, sous réserve de certaines clauses de renégociation et mesures de référence durant cette période. En 2017, Air Canada a ratifié les modifications à la convention collective de longue durée en vigueur avec l'APAC. La version modifiée de la convention de dix ans fournit davantage de possibilités commerciales ainsi qu'une flexibilité opérationnelle accrue.
- AIMTA (employés de l'appui technique et de l'entretien, du soutien opérationnel et bagagistes) – En 2016, Air Canada et l'AIMTA, qui représente les employés de l'appui technique et de l'entretien, du soutien opérationnel et les bagagistes, ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de dix ans, qui expire le 31 mars 2026, sous réserve de certaines clauses de renégociation durant cette période.
- CALDA (régulateurs de vol) – En 2016, Air Canada et la CALDA, qui représente les régulateurs de vol, ont conclu une nouvelle convention collective, assortie d'une durée de 12 ans expirant le 29 février 2028, sous réserve de certaines clauses de renégociation durant cette période.

- SCFP (agents de bord) – En 2015, Air Canada et le SCFP, qui représente les agents de bord, ont conclu une nouvelle convention collective d’une durée de dix ans, qui expire le 31 mars 2025, sous réserve de certaines clauses de renégociation durant cette période.
- Unifor (agents – Ventes et Service clientèle) – Au début de 2020, Air Canada et Unifor, qui représente les agents – Ventes et Service clientèle, ont conclu un projet de convention collective d’une durée de six ans, qui expire le 26 février 2026. Ce projet de convention collective demeure assujéti à la ratification des membres. En 2019, Air Canada a conclu une convention collective avec Unifor, à l’égard des agents du service à la clientèle d’Aéropian que ce syndicat représente.

La Fondation Air Canada

Air Canada estime qu’une société aérienne est réellement florissante si elle participe activement à la vie des collectivités qu’elle dessert. En 2019, la Fondation Air Canada a atteint son objectif qui consistait à recueillir plus de 2 M\$, montant sans précédent qui sera distribué, avec des dons en nature, à des organismes caritatifs voués à la santé et au bien-être des enfants et des jeunes du Canada. La semaine d’égalisation des milles Aéropian pour la Fondation Air Canada a également permis d’amasser plus de 6,8 millions de milles Aéropian à l’appui du Programme de transport hospitalier. Ce programme assure le transport aérien d’enfants malades vers des établissements hospitaliers loin de chez eux afin qu’ils y reçoivent les soins médicaux nécessaires. En 2019, plus de 200 enfants en difficulté ont bénéficié de ce programme.

6. APERÇU GÉNÉRAL

Sommaire financier de l'exercice 2019

Le texte qui suit est un sommaire des résultats des activités et de la situation financière d'Air Canada pour l'exercice 2019 en regard de l'exercice 2018.

- Les produits d'exploitation se sont établis à un montant record de 19 131 M\$ en 2019, comparativement à des produits d'exploitation de 18 003 M\$, en 2018, en hausse de 1 128 M\$ (+6 %), du fait de l'amélioration de 4,6 % du rendement unitaire et de la hausse de 1,9 % du trafic. L'amélioration du rendement unitaire en glissement annuel tenait compte des produits supplémentaires découlant d'échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan et d'autres produits à la suite de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.
- Les charges d'exploitation se sont établies à 17 481 M\$ en 2019, en regard de charges d'exploitation de 16 507 M\$ en 2018, en hausse de 974 M\$ (+6 %). Les CESMO et les CESMO ajustées ont augmenté de 4,1 % et de 6,1 %, respectivement, en regard de 2018. Ces augmentations rendent compte en grande partie de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la Société, les CESMO ajustées d'Air Canada pour 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan. Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- Le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 1 650 M\$ en 2019 contre un bénéfice d'exploitation de 1 496 M\$ en 2018, soit une hausse de 154 M\$.
- Le BAIIDA a atteint 3 636 M\$ en 2019, contre un BAIIDA de 3 213 M\$ en 2018, soit une progression de 423 M\$ (+13 %). La Société a annoncé une marge BAIIDA (soit le BAIIDA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 19,0 % en 2019, qui correspond à la marge BAIIDA d'environ 19 % que projetait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019, contre une marge BAIIDA de 17,8 % en 2018. Le BAIIDA n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- Le bénéfice avant impôts sur le résultat s'est chiffré à un montant record de 1 775 M\$ en 2019 par rapport à un bénéfice avant impôts sur le résultat de 228 M\$ en 2018.
- Le résultat avant impôts ajusté a atteint le chiffre sans précédent de 1 273 M\$ en 2019, comparativement à un résultat avant impôts ajusté de 1 036 M\$ en 2018. Le résultat avant impôts ajusté n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- Le bénéfice net s'est établi à 1 476 M\$ en 2019, soit un bénéfice par action – résultat dilué de 5,44 \$, contre un bénéfice net de 37 M\$, soit un bénéfice par action – résultat dilué de 0,13 \$, en 2018.
- Le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 917 M\$ en 2019, soit un bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 3,37 \$, contre un bénéfice net ajusté de 738 M\$, soit un bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 2,67 \$, en 2018. Le bénéfice net ajusté n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- La dette nette se chiffrait à 2 841 M\$ au 31 décembre 2019, comparativement à une dette nette de 5 214 M\$ au 31 décembre 2018, soit une baisse de 2 373 M\$, du fait de l'accroissement des soldes de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court et à long terme de 1 694 M\$ et de la baisse de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante) de 679 M\$. La dette nette est une mesure financière complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 10.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Le ratio de levier financier (ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois) d'Air Canada s'est établi à 0,8 au

31 décembre 2019, ce qui correspond au ratio de levier financier d'au plus 1,0 que projetait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019, contre 1,6 au 31 décembre 2018. Le ratio de levier financier n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 10.3, *Dette nette*, et à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

- Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont établis à 5 712 M\$ en 2019 en regard de flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 3 470 M\$ en 2018. En 2019, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 2 075 M\$, en hausse de 748 M\$ par rapport à ceux de 2018, niveau qui dépasse la fourchette de 1,3 G\$ à 1,5 G\$ que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019. Ce résultat supérieur aux projections en ce qui a trait aux flux de trésorerie disponibles s'explique par la conjugaison de plusieurs facteurs, notamment l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, la baisse des dépenses d'investissement par rapport aux prévisions en raison du report à 2020 de certains projets, outre le paiement de règlement initial de la part de The Boeing Company (« Boeing »). Les flux de trésorerie disponibles ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 10.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. La trésorerie excédentaire s'est chiffrée à 2 732 M\$ au 31 décembre 2019. Se reporter à la rubrique 10.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la trésorerie excédentaire.
- Le rendement du capital investi pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2019 s'est établi à 15,5 %, résultat qui correspond à la fourchette de l'ordre de 15,5 % à 16 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019, contre un rendement du capital investi de 13,5 % au 31 décembre 2018. Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Sommaire financier du quatrième trimestre de 2019

Le texte qui suit est un sommaire des résultats des activités et de la situation financière d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2019 en regard du quatrième trimestre de 2018.

- Les produits d'exploitation se sont établis à un montant record pour un quatrième trimestre de 4 429 M\$, comparativement à des produits d'exploitation sans précédent pour un quatrième trimestre de 4 227 M\$, en 2018, en hausse de 202 M\$ (+5 %). Dans un contexte de relèvement de 3,3 % de la capacité, les produits passages se sont élevés à un montant sans précédent pour un quatrième trimestre de 3 975 M\$, en progression de 199 M\$ (+5,3 %) par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2018, du fait de l'amélioration de 2,3 % du rendement unitaire et de l'amplification de 2,9 % du trafic. L'amélioration du rendement unitaire en glissement annuel s'explique en partie par les produits supplémentaires découlant d'échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan et d'autres produits à la suite de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.
- Les charges d'exploitation se sont établies à 4 284 M\$ au quatrième trimestre de 2019, en regard de charges d'exploitation de 4 048 M\$ au quatrième trimestre de 2018, en hausse de 236 M\$ (+6 %). Les CESMO et les CESMO ajustées ont augmenté de 2,5 % et de 5,5 %, respectivement, en regard du quatrième trimestre de 2018. Ces augmentations rendent compte en grande partie de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing.
- Le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 145 M\$ au quatrième trimestre de 2019 contre un bénéfice d'exploitation de 179 M\$ au quatrième trimestre de 2018, soit une baisse de 34 M\$.
- Le BAIIDA a atteint 665 M\$ au quatrième trimestre de 2019, contre un BAIIDA de 619 M\$ au quatrième trimestre de 2018, soit une progression de 46 M\$ (+7 %). La Société a annoncé une marge BAIIDA (soit le BAIIDA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 15,0 % au quatrième trimestre de 2019, contre une marge BAIIDA de 14,6 % au quatrième trimestre de 2018.
- Le bénéfice avant impôts sur le résultat s'est établi à un montant record de 172 M\$ au quatrième trimestre de 2019 comparativement à une perte avant impôts sur le résultat de 391 M\$ au quatrième trimestre de 2018.

- Le résultat avant impôts ajusté a atteint 66 M\$ au quatrième trimestre de 2019, comparativement à un résultat avant impôts ajusté de 68 M\$ au quatrième trimestre de 2018.
- Le bénéfice net a atteint le chiffre sans précédent de 152 M\$ au quatrième trimestre de 2019, soit un bénéfice par action – résultat dilué de 0,56 \$, contre une perte nette de 360 M\$, soit une perte par action – résultat dilué de 1,33 \$, au quatrième trimestre de 2018.
- Le bénéfice net ajusté s’est chiffré à 47 M\$ au quatrième trimestre de 2019, soit un bénéfice net ajusté par action – résultat dilué de 0,17 \$, contre un bénéfice net ajusté de 55 M\$, soit un bénéfice net ajusté par action – résultat dilué de 0,20 \$, au quatrième trimestre de 2018.
- Les flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation se sont établis à 677 M\$ au quatrième trimestre de 2019 en regard de flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation de 548 M\$ au quatrième trimestre de 2018. Au quatrième trimestre de 2019, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 426 M\$, en hausse de 138 M\$ en regard du quatrième trimestre de 2018.

7. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES EXERCICES 2019 ET 2018

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les exercices 2019 et 2018.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices			
	2019	2018	Variation	
			\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	17 232 \$	16 161 \$	1 071 \$	7
Fret	717	803	(86)	(11)
Autres	1 182	1 039	143	14
Total des produits	19 131	18 003	1 128	6
Charges d'exploitation				
Carburant aviation	3 862	3 969	(107)	(3)
Salaires et charges sociales	3 184	2 873	311	11
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant aviation	485	531	(46)	(9)
Autres	1 956	1 977	(21)	(1)
Dotation aux amortissements	1 986	1 717	269	16
Maintenance avions	1 004	903	101	11
Redevances aéroportuaires et de navigation	990	964	26	3
Frais de vente et de distribution	874	807	67	8
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	627	602	25	4
Restauration et services à bord	445	433	12	3
Communications et technologies de l'information	397	294	103	35
Autres	1 671	1 437	234	16
Total des charges d'exploitation	17 481	16 507	974	6
Bénéfice d'exploitation	1 650	1 496	154	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	499	(578)	1 077	
Produits d'intérêts	164	108	56	
Charges d'intérêts	(515)	(567)	52	
Intérêts incorporés	35	35	-	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(39)	(50)	11	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	23	(1)	24	
Profit aux règlements et modifications de dettes	6	9	(3)	
Profit (perte) à la cession d'actifs	13	(188)	201	
Autres	(61)	(36)	(25)	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	125	(1 268)	1 393	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	1 775	228	1 547	
Charge d'impôts sur le résultat	(299)	(191)	(108)	
Bénéfice net	1 476 \$	37 \$	1 439 \$	
Bénéfice par action – résultat dilué	5,44 \$	0,13 \$	5,31 \$	
BAIIDA¹⁾	3 636 \$	3 213 \$	423 \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	1 273 \$	1 036 \$	237 \$	
Bénéfice net ajusté¹⁾	917 \$	738 \$	179 \$	
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué¹⁾	3,37 \$	2,67 \$	0,70 \$	

1) Le BAIIDA, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté et le bénéfice ajusté par action – résultat dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Au quatrième trimestre de 2019, Air Canada a adopté un nouveau traitement comptable relativement à l'indemnisation des passagers en cas de retards ou d'annulations de vols. Les chiffres de toutes les périodes antérieures de 2018 et de 2019 ont été retraités afin de tenir compte de cette modification comptable. Se reporter à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

En 2019, les produits passages se sont élevés à 17 232 M\$, en hausse de 1 701 M\$ (+6,6 %) par rapport à 2018, du fait de l'amélioration de 4,6 % du rendement unitaire et de l'augmentation de 1,9 % du trafic. Du fait de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, les SMO pour l'ensemble du réseau ont crû de 1,8 % en 2019 au lieu de la croissance prévue d'environ 4,8 %. En 2019, l'amélioration du rendement unitaire, en particulier pour l'Amérique du Nord, s'explique par la contraction de la capacité imputable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing à la mi-mars 2019, ainsi que l'amélioration globale du contexte tarifaire. Les accroissements du rendement unitaire rendaient également compte des produits supplémentaires découlant d'échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan et d'autres produits à la suite de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

En 2019, les produits tirés de la cabine Classe affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 237 M\$ (+7,4 %) par rapport à 2018 en raison du rendement unitaire qui a augmenté de 4,2 % et du trafic qui s'est amplifié de 3,0 %.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les exercices 2019 et 2018.

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation	
	2019	2018	\$	%
Lignes intérieures	5 233 \$	4 880 \$	353 \$	7,2
Lignes transfrontalières	3 795	3 492	303	8,7
Lignes transatlantiques	4 468	4 207	261	6,2
Lignes transpacifiques	2 449	2 427	22	0,9
Autres	1 287	1 155	132	11,4
Réseau	17 232 \$	16 161 \$	1 071 \$	6,6

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour 2019, par rapport à 2018, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

2019 par rapport à 2018	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occu- pation Variation (en pt)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	7,2	0,9	0,4	(0,4)	6,8	6,3
Lignes transfrontalières	8,7	1,3	0,4	(0,8)	8,3	7,3
Lignes transatlantiques	6,2	3,2	4,2	0,8	2,0	2,9
Lignes transpacifiques	0,9	(1,2)	(1,2)	0,1	2,1	2,2
Autres	11,4	6,8	7,9	0,8	3,3	4,3
Réseau	6,6	1,8	1,9	0,1	4,6	4,8

La variation des produits passages réseau d'un exercice à l'autre s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 4,6 % du rendement unitaire pour l'ensemble du réseau, qui traduit la hausse du rendement unitaire pour toutes les lignes. La croissance du rendement unitaire rend compte de la hausse des tarifs et de l'amélioration de la composition tarifaire globale. L'augmentation des suppléments des transporteurs, le rendement additionnel attribuable aux produits liés aux échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan et la croissance du trafic local haute contribution ont également contribué à l'accroissement du rendement d'un exercice à l'autre. L'incidence favorable du change de 66 M\$ a également contribué à l'augmentation du rendement unitaire en glissement annuel.
- La progression de 1,9 % du trafic, qui rend compte de la hausse du trafic pour toutes les lignes, à l'exception des lignes transpacifiques, où la capacité a diminué d'un exercice à l'autre.

En regard de 2018, les PPSMO ont crû de 4,8 % en 2019, du fait principalement de la hausse du rendement unitaire.

Produits passages intérieurs

En 2019, dans un contexte de relèvement de 0,9 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 5 233 M\$, en hausse de 353 M\$ (+7,2 %) par rapport à 2018.

La variation des produits passages intérieurs par rapport à 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 6,8 % du rendement unitaire rend compte de la hausse du rendement sur l'ensemble des principales lignes intérieures. La progression du rendement unitaire traduit l'effet des majorations tarifaires, l'amélioration de la composition du trafic attribuable aux contractions de la capacité imputable à l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing et à l'optimisation des catégories tarifaires, la croissance du trafic local haute contribution, ainsi que le rendement unitaire supplémentaire découlant des échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan.
- Le recul de 0,4 % du trafic, qui traduit en grande partie l'amplification du trafic sur la plupart des lignes intérieures principales. Cette hausse a été largement contrebalancée par l'effet de la diminution du nombre de passagers en correspondance en raison du recul de la capacité imputable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing.

En regard de 2018, les PPSMO liés aux lignes intérieures ont crû de 6,3 % en 2019 du fait de la hausse du rendement unitaire.

Produits passages transfrontaliers

En 2019, dans un contexte de relèvement de 1,3 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 3 795 M\$, en hausse de 303 M\$ (+8,7 %) par rapport à 2018.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport à 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 8,3 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'amplification du rendement unitaire sur l'ensemble des principaux services transfrontaliers. La progression du rendement unitaire global tenait compte de l'effet de l'amélioration de la composition du trafic en partie du fait de la contraction de la capacité imputable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, du rendement unitaire supplémentaire découlant des produits liés aux échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan, de la progression du trafic local haute contribution et des gains liés à la cabine Classe affaires. L'incidence favorable du change de 33 M\$ a également contribué à la hausse du rendement unitaire en glissement annuel.

- L'augmentation de 0,4 % du trafic, qui traduit principalement la croissance sur certains services reliant l'ouest du Canada à la côte ouest des États-Unis, en grande partie contrebalancée par la contraction de la capacité sur les lignes vers les destinations loisirs, comme Hawaii et Las Vegas, et sur certains services long-courriers comme les lignes reliant l'est du Canada à la Californie, principalement du fait de l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing.

En regard de 2018, les PPSMO liés aux lignes transfrontalières ont crû de 7,3 % en 2019, principalement du fait de la hausse du rendement unitaire.

Produits passages transatlantiques

En 2019, dans un contexte de relèvement de 3,2 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 4 468 M\$, en hausse de 261 M\$ (+6,2 %) par rapport à 2018. En 2019, pour contrebalancer l'incidence de la situation géopolitique entre le Canada et la Chine, Air Canada a redéployé de la capacité des services transpacifiques aux services transatlantiques.

La variation des produits passages transatlantiques par rapport à 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La hausse de 4,2 % du trafic, qui traduit l'augmentation du trafic sur l'ensemble des principaux services transatlantiques, à l'exception de ceux reliant Halifax et St. John's à Londres-Heathrow, qui ont été suspendus en raison de l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing à la mi-mars 2019, outre l'interruption de la liaison Toronto-Delhi en juin 2019 imputable à la fermeture de l'espace aérien pakistanais, lequel a été ouvert de nouveau le 18 juillet 2019, Air Canada ayant repris ses activités connexes en octobre 2019.
- La progression de 2,0 % du rendement unitaire, qui rendait compte du rendement unitaire supplémentaire découlant des produits liés aux échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan, de l'augmentation des suppléments des transporteurs en glissement annuel, du lancement de nouvelles catégories tarifaires sur les services transatlantiques qui ont donné lieu à l'augmentation des produits accessoires et à l'amélioration de la composition tarifaire, des gains liés à la cabine Classe affaires et de l'incidence favorable du change de 10 M\$. Ces facteurs ont été contrebalancés en partie par l'effet de la concurrence intense au chapitre de la tarification imputable à l'accroissement de la capacité à l'échelle du secteur.

En regard de 2018, les PPSMO liés aux lignes transatlantiques ont augmenté de 2,9 % en 2019, du fait de la hausse du rendement unitaire et de l'amélioration de 0,8 point du coefficient d'occupation.

Produits passages transpacifiques

En 2019, dans un contexte de contraction de 0,2 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 2 449 M\$, en hausse de 22 M\$ (+0,9 %) par rapport à 2018.

La variation des produits passages transpacifiques par rapport à 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 2,1 % du rendement unitaire, qui traduit la croissance du rendement unitaire sur les dessertes de Hong Kong, du Japon et de Taïwan, facteur en partie contrebalancé par la contraction du rendement unitaire sur les services à destination de l'Australie et de la Corée.
- La régression de 1,2 % du trafic, qui traduit la contraction du trafic sur les dessertes de la Chine, de Hong Kong et de Taïwan, en partie compensée par la croissance du trafic sur les services à destination du Japon, de l'Australie et de la Corée. La situation géopolitique entre le Canada et la Chine a continué d'affecter défavorablement la demande sur les lignes transpacifiques en 2019, en particulier le trafic lié à la cabine Classe affaires pour les vols entre le Canada, d'une part, et la Chine et Hong Kong, d'autre part.

En regard de 2018, les PPSMO liés aux lignes transpacifiques ont crû de 2,2 % en 2019, du fait principalement de la hausse du rendement unitaire.

Autres produits passages

En 2019, dans un contexte de relèvement de 6,8 % de la capacité, les produits passages tirés des « autres lignes » (services au départ et à destination des Antilles, du Mexique, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud) se sont établis à 1 287 M\$, en hausse de 132 M\$ (+11,4 %) par rapport à 2018.

La variation des autres produits passages par rapport à 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 7,9 % du trafic, qui traduit la croissance du trafic sur les lignes vers les destinations soleil classiques et les lignes à destination de l'Amérique du Sud.
- L'augmentation de 3,3 % du rendement unitaire, qui traduit l'accroissement du rendement unitaire sur les lignes vers les destinations soleil classiques et les dessertes de l'Amérique du Sud, outre l'incidence favorable de la réinstauration, le 1^{er} avril 2019, du service avec escale à destination de Buenos Aires, lequel est assorti d'une correspondance à Santiago.

En regard de 2018, les PPSMO liés aux autres lignes ont crû de 4,3 % en 2019, du fait de la hausse du rendement unitaire et de la progression de 0,8 point du coefficient d'occupation.

Produits fret

En 2019, les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 717 M\$, en baisse de 86 M\$ (-10,7 %) par rapport à 2018 du fait de la baisse de 6,2 % du rendement unitaire des services de fret et de la contraction de 4,8 % du trafic. La demande à l'égard du transport de fret aérien à l'échelle du secteur a diminué, en particulier sur les lignes transatlantiques et les lignes transpacifiques, et a comprimé les volumes et les rendements unitaires, phénomène qui tient à des facteurs externes imputables notamment aux différends commerciaux actuels à l'échelle internationale et à la contraction de l'économie.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région pour les exercices 2019 et 2018.

Produits fret (en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation	
	2019	2018	\$	%
Lignes intérieures	113 \$	95 \$	18 \$	18,5
Lignes transfrontalières	48	43	5	11,0
Lignes transatlantiques	242	278	(36)	(13,1)
Lignes transpacifiques	257	325	(68)	(21,0)
Autres	57	62	(5)	(6,2)
Réseau	717 \$	803 \$	(86) \$	(10,7)

Autres produits

En 2019, les autres produits se sont chiffrés à 1 182 M\$, en hausse de 143 M\$ (+14 %), par rapport à 2018, du fait en grande partie de la marge nette inscrite à l'échange de milles et à la fourniture, en 2019, de produits et services autres que des voyages en avion liés au programme Aéroplan depuis son acquisition. La hausse des autres produits d'un exercice à l'autre est également attribuable à l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada. L'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada est attribuable à la hausse des coûts liés aux forfaits terrestres et à l'amplification des volumes passagers en glissement annuel.

CESMO et CESMO ajustées

Au quatrième trimestre de 2019, Air Canada a adopté un nouveau traitement comptable relativement à l'indemnisation des passagers en cas de retards ou d'annulations de vols. Les chiffres de toutes les périodes antérieures de 2018 et de 2019 ont été retraités afin de tenir compte de cette modification comptable. Se reporter à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

En 2019, les CESMO ont crû de 4,1 % et les CESMO ajustées ont augmenté de 6,1 % en regard de 2018. Cette augmentation rend compte en grande partie de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, qui a donné lieu à une hausse de 1,8 % des SMO pour l'ensemble du réseau en 2019 au lieu de la croissance prévue d'environ 4,8 % et occasionné une hausse marquée des coûts liés aux appareils de remplacement, outre une augmentation des charges d'exploitation courantes, notamment du fait de la dotation aux amortissements, de la charge de maintenance avions et des charges salariales liées aux pilotes, qui continuaient d'être engagées à l'égard des appareils 737 MAX de Boeing malgré leur immobilisation au sol.

Le tableau ci-après compare les CESMO et les CESMO ajustées d'Air Canada pour l'exercice 2019 et l'exercice 2018. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la Société, les CESMO ajustées d'Air Canada pour l'exercice 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan.

(en cents par SMO)	Exercices		Variation	
	2019 ¹⁾	2018	cents	%
CESMO	15,50 ¢	14,89 ¢	0,61 ¢	4,1
Retrancher :				
Charge de carburant aviation ¹⁾ , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et charges d'exploitation d'Aéroplan	(4,59)	(4,60)	0,01	-
CESMO ajustées²⁾	10,91 ¢	10,29 ¢	0,62 ¢	6,1

1) Comprend la charge de carburant aviation liée aux activités des transporteurs régionaux.

2) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Charges d'exploitation

En 2019, dans un contexte de relèvement de 1,8 % de la capacité, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 17 481 M\$, soit une hausse de 974 M\$ (+6 %) par rapport à 2018. En 2019, l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement le dollar américain), en regard de 2018, a accru les charges d'exploitation de 144 M\$ (soit une tranche de 85 M\$ ayant trait à la charge de carburant aviation et une tranche de 59 M\$ se rapportant aux charges d'exploitation non liées au carburant).

Les charges d'exploitation d'Aéroplan se sont chiffrées à 200 M\$ en 2019. Ces charges influent principalement sur les salaires et les charges sociales, la dotation aux amortissements, les coûts liés aux communications et aux technologies, et les autres charges.

La variation des charges d'exploitation en glissement annuel s'explique notamment par les principaux facteurs décrits ci-après.

Charge de carburant aviation

En 2019, la charge de carburant aviation (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est établie à 4 347 M\$, en baisse de 153 M\$ (-3 %) par rapport à 2018. Cette baisse s'explique par l'incidence du recul du cours du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), responsable d'une baisse de 306 M\$, ainsi que par d'autres facteurs comme la baisse des charges de couverture liées au carburant, responsable d'une baisse de 22 M\$. Ces baisses ont été contrebalancées en partie par l'accroissement du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 90 M\$ et par l'incidence défavorable du change de 85 M\$. En 2019, la consommation de carburant d'Air Canada a été touchée défavorablement par l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, puisque ceux-ci ont dû être remplacés par des appareils d'une efficacité énergétique moindre.

Salaires et charges sociales

En 2019, les salaires se sont établis à 2 464 M\$, en hausse de 290 M\$ (+13 %) par rapport à 2018. Cette augmentation traduit en grande partie l'accroissement de 10,1 % du nombre d'employés équivalents temps plein (« ETP »), compte tenu de l'incidence de l'acquisition d'Aéroparc le 10 janvier 2019 et du personnel supplémentaire au soutien des projets technologiques d'Air Canada, notamment l'internalisation de certaines fonctions antérieurement imparties à des tiers. L'augmentation rend également compte de l'accroissement des charges liées aux programmes d'intéressement des employés et de la hausse de la charge de rémunération à base d'actions, attribuable à la progression du cours de l'action d'Air Canada durant la période. Malgré l'immobilisation au sol de la flotte de 737 MAX de Boeing d'Air Canada au début de 2019, les charges salariales liées aux pilotes connexes continuent d'être engagées en attendant la remise en service de ces appareils. Se reporter à la rubrique 9, *Parc aérien*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

En 2019, les charges sociales se sont chiffrées à 720 M\$, en hausse de 21 M\$ (+3 %) par rapport à 2018, en raison principalement de l'accroissement du nombre d'ETP. Cette hausse a été en partie contrebalancée par l'incidence favorable de l'augmentation des taux d'actualisation visant les régimes complémentaires de retraite et les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi.

Charges liées aux transporteurs régionaux

En 2019, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont chiffrées à 2 441 M\$, en baisse de 67 M\$ (-3 %) par rapport à 2018 du fait de la diminution de la charge de carburant aviation, de l'incidence de la prolongation et de la modification du contrat d'achat de capacité avec Jazz, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019, outre la réduction des heures de vol des transporteurs régionaux en regard de 2018.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux pour l'exercice 2019 et l'exercice 2018 :

(en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation	
	2019	2018	\$	%
Frais d'achat de capacité ¹⁾	1 042 \$	1 067 \$	(25) \$	(2)
Carburant aviation	485	531	(46)	(9)
Redevances aéroportuaires et de navigation	292	296	(4)	(1)
Frais de vente et de distribution	158	153	5	3
Autres charges d'exploitation	464	461	3	3
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	2 441 \$	2 508 \$	(67) \$	(3)

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

Dotation aux amortissements

En 2019, la dotation aux amortissements s'est chiffrée à 1 986 M\$, en hausse de 269 M\$ (+16 %), par rapport à 2018. Cette hausse était en grande partie le fait de l'amplification du volume d'activités d'entretien moteurs visant les avions loués, de l'intégration d'appareils 737 MAX et 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada et de la dotation à l'amortissement des immobilisations incorporelles inscrite à l'acquisition d'Aéroparc le 10 janvier 2019.

Charge de maintenance avions

En 2019, la charge de maintenance avions s'est chiffrée à 1 004 M\$, en hausse de 101 M\$ (+11 %) par rapport à 2018, ce qui rend compte en grande partie du volume accru d'activités de maintenance par rapport à 2018 et de l'incidence défavorable du change. Dans le but de réduire l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, Air Canada a prolongé la location d'appareils A320 d'Airbus et E190 d'Embraer, ce qui s'est traduit par un volume d'activités de maintenance plus élevé que prévu.

Le tableau ci-après présente la ventilation des principaux éléments de la charge de maintenance pour l'exercice 2019 et l'exercice 2018 :

(en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation	
	2019	2018	\$	%
Entretien du matériel	875 \$	769 \$	106 \$	14
Provision liée à la maintenance ¹⁾	102	127	(25)	(20)
Autres	27	7	20	286
Total de la charge de maintenance avions	1 004 \$	903 \$	101 \$	11

1) La provision liée à la maintenance a trait aux modalités de restitution prévues dans les contrats de location avions, qui font l'objet d'une comptabilisation sur la durée du contrat de location.

Redevances aéroportuaires et de navigation

En 2019, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 990 M\$, en hausse de 26 M\$ (+3 %) par rapport à 2018, du fait de l'affectation de gros-porteurs, attribuable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, outre la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada. L'augmentation a été contrebalancée en partie par l'incidence favorable des modalités d'une entente avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, entente qui permet à Air Canada d'accroître sa part des passagers en correspondance entre lignes internationales à Toronto-Pearson de façon plus rentable.

Frais de vente et de distribution

En 2019, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 874 M\$, en hausse de 67 M\$ (+8 %) par rapport à 2018. Ces hausses rendent compte surtout de l'augmentation des produits passages. L'accroissement des réservations directes a en partie compensé la hausse des frais de transaction versés aux fournisseurs de systèmes mondiaux de distribution.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

En 2019, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ont atteint 627 M\$ en hausse de 25 M\$ (+4 %) par rapport à 2018, du fait de l'amplification des volumes passagers en glissement annuel et de l'incidence défavorable du change, facteurs en partie contrebalancés par la baisse des coûts de la portion terrestre de forfaits attribuable aux modifications à la composition des produits.

Coûts liés aux communications et aux technologies de l'information

En 2019, les coûts liés aux communications et aux technologies de l'information se sont chiffrés à 397 M\$, en hausse de 103 M\$ (+35 %) par rapport à 2018. Cette hausse traduit l'augmentation des projets de technologie de l'information d'un exercice à l'autre, notamment ceux ayant trait à la sûreté, aux plateformes de données ainsi qu'à la résilience et à la modernisation des systèmes. Cette augmentation rend également compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroparc le 10 janvier 2019, outre les coûts de transition liés à l'internalisation de certaines fonctions antérieurement imparties à des tiers.

Autres charges

En 2019, les autres charges se sont chiffrées à 1 671 M\$, en hausse de 234 M\$ (+16 %) par rapport à 2018. Cette augmentation reflète l'incidence du coût de la location à court terme d'appareils, notamment pour la capacité supplémentaire liée à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing ainsi que la hausse des coûts liés aux projets, notamment ceux relatifs à l'acquisition de Transat. Cette augmentation rend également compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroparc le 10 janvier 2019.

Le tableau ci-après fournit une ventilation des principaux éléments compris dans les autres charges pour l'exercice 2019 et l'exercice 2018 :

(en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation	
	2019	2018	\$	%
Services d'escalade	351 \$	327 \$	24 \$	7
Frais d'équipages	228	212	16	8
Location et entretien d'immeubles	178	149	29	19
Frais et services divers	213	173	40	23
Autres frais résiduels	701	576	125	22
Total des autres charges	1 671 \$	1 437 \$	234 \$	16

Produits (charges) autres que d'exploitation

En 2019, les produits autres que d'exploitation se sont chiffrés à 125 M\$, en regard de charges autres que d'exploitation de 1 268 M\$ en 2018.

La variation des produits autres que d'exploitation d'un exercice à l'autre s'explique notamment par les facteurs suivants :

- En 2019, le profit de change, qui s'est chiffré à 499 M\$, contre une perte de change de 578 M\$ en 2018. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2019 était de 1,299 \$ CA tandis qu'il était de 1,3637 \$ CA le 31 décembre 2018. Le profit de change en 2019 tenait compte du profit lié à la dette à long terme et aux obligations locatives de 417 M\$ ainsi que du profit à l'égard des dérivés de change, qui s'est chiffré à 92 M\$.
- En 2018, Air Canada a comptabilisé un profit aux règlements et modifications de dettes de 9 M\$, qui comprenait un profit de 11 M\$ lié à la refixation de prix de la facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US et une perte de 2 M\$ relative au remboursement anticipé d'un instrument d'emprunt à taux fixe.
- En 2019, Air Canada a inscrit un profit de 13 M\$ à la vente d'un appareil, de moteurs de rechange et d'un simulateur de vol, alors qu'aucun profit analogue n'a été inscrit en 2018.
- En 2018, Air Canada a inscrit une perte de 188 M\$ à la vente de 25 appareils E190 d'Embraer en 2018 alors qu'aucune perte analogue n'a été inscrite en 2019.

Impôts sur le résultat

En 2019, Air Canada a comptabilisé une charge d'impôts sur le résultat de 299 M\$ (191 M\$ en 2018). Le tableau ci-après présente la ventilation des éléments composant la charge d'impôt sur le résultat pour l'exercice 2019 et l'exercice 2018.

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Impôt sur le résultat exigible	(72) \$	(6) \$
Impôt sur le résultat différé	(227)	(185)
Charge d'impôt sur le résultat	(299) \$	(191) \$

8. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2019 ET DE 2018

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les quatrièmes trimestres de 2019 et de 2018.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Quatrièmes trimestres			
	2019	2018	Variation	
			\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	3 975 \$	3 776 \$	199 \$	5
Fret	186	217	(31)	(14)
Autres	268	234	34	15
Total des produits	4 429	4 227	202	5
Charges d'exploitation				
Carburant aviation	897	958	(61)	(6)
Salaires et charges sociales	816	719	97	13
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant aviation	116	133	(17)	(13)
Autres	505	487	18	4
Dotation aux amortissements	520	440	80	18
Maintenance avions	250	245	5	2
Redevances aéroportuaires et de navigation	230	225	5	2
Frais de vente et de distribution	194	182	12	7
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	131	126	5	4
Restauration et services à bord	105	104	1	1
Communications et technologies de l'information	109	69	40	58
Autres	411	360	51	14
Total des charges d'exploitation	4 284	4 048	236	6
Bénéfice d'exploitation	145	179	(34)	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	92	(444)	536	
Produits d'intérêts	41	32	9	
Charges d'intérêts	(122)	(142)	20	
Intérêts incorporés	9	8	1	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(10)	(12)	2	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	5	(3)	8	
Profit aux règlements et modifications de dettes	6	-	6	
Profit à la cession d'actifs	13	-	13	
Autres	(7)	(9)	2	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	27	(570)	597	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	172	(391)	563	
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(20)	31	(51)	
Bénéfice net (perte nette)	152 \$	(360) \$	512 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,56 \$	(1,33) \$	1,89 \$	
BAIIDA¹⁾	665 \$	619 \$	46 \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	66 \$	68 \$	(2) \$	
Bénéfice net ajusté¹⁾	47 \$	55 \$	(8) \$	
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué¹⁾	0,17 \$	0,20 \$	(0,03) \$	

1) Le BAIIDA, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté et le bénéfice ajusté par action – résultat dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Au quatrième trimestre de 2019, les produits passages se sont élevés à 3 975 M\$, en hausse de 199 M\$ (+5,3 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018, du fait de l'augmentation de 2,9 % du trafic et de l'amélioration de 2,3 % du rendement unitaire. L'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing a donné lieu à une hausse de 3,3 % des SMO pour l'ensemble du réseau au quatrième trimestre de 2019 au lieu de la croissance prévue d'environ 4,6 %. Au quatrième trimestre de 2019, l'amélioration du rendement unitaire, en particulier pour l'Amérique du Nord, s'explique par la contraction de la capacité imputable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing. Les accroissements du rendement unitaire rendaient également compte des produits supplémentaires découlant d'échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan et d'autres produits à la suite de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

Au quatrième trimestre de 2019, les produits tirés de la cabine Classe affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 31 M\$ (+3,7 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018 en raison du rendement unitaire qui a augmenté de 4,1 %.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les quatrième trimestres de 2019 et de 2018.

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Quatrième trimestre 2019	Quatrième trimestre 2018	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	1 258 \$	1 212 \$	46 \$	3,8
Lignes transfrontalières	903	842	61	7,2
Lignes transatlantiques	942	890	52	5,9
Lignes transpacifiques	555	549	6	1,2
Autres	317	283	34	12,1
Réseau	3 975 \$	3 776 \$	199 \$	5,3

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel par région pour le quatrième trimestre de 2019, par rapport au quatrième trimestre de 2018, en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation.

Quatrième trimestre 2019 par rapport au quatrième trimestre 2018	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pt)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	3,8	3,4	(0,1)	(2,8)	3,8	0,3
Lignes transfrontalières	7,2	0,8	(1,0)	(1,5)	8,3	6,3
Lignes transatlantiques	5,9	7,0	7,8	0,6	(1,8)	(1,0)
Lignes transpacifiques	1,2	(1,5)	(0,2)	1,1	1,4	2,8
Autres	12,1	7,3	9,8	1,9	2,2	4,5
Réseau	5,3	3,3	2,9	(0,3)	2,3	2,0

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2019 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation à l'échelle du réseau.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019	T4 2019
Produits passages	11,3	9,3	10,4	2,8	5,3
Capacité (SMO)	5,8	4,6	2,3	(2,1)	3,3
Trafic (PMP)	7,2	4,2	3,6	(1,8)	2,9
Coefficient d'occupation (variation en pt)	1,1	(0,4)	1,0	0,2	(0,3)
Rendement unitaire	3,8	4,9	6,6	4,7	2,3
PPSMO	5,2	4,4	7,9	5,0	2,0

La variation des produits passages réseau par rapport au quatrième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 2,3 % du rendement unitaire pour l'ensemble du réseau, qui traduit la hausse du rendement unitaire pour toutes les lignes, à l'exception des lignes transatlantiques. La croissance du rendement unitaire rend compte de la hausse des tarifs et de l'amélioration de la composition tarifaire globale. L'accroissement du rendement unitaire d'un exercice à l'autre est également le fait du rendement additionnel attribuable aux produits liés aux échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan ainsi que de la croissance du trafic local haute contribution. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par l'incidence de l'accroissement de la longueur d'étape moyenne en glissement annuel.
- La progression de 2,9 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur les lignes transatlantiques et les autres lignes. Au quatrième trimestre de 2019, le trafic s'est ressenti de la légère baisse des services dans l'ouest du Canada, incidence transitoire découlant du passage d'Air Canada à un nouveau système de réservations à la mi-novembre, outre la diminution du nombre de passagers en correspondance imputable à l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing.

En regard du quatrième trimestre de 2018, les PPSMO ont crû de 2,0 % au quatrième trimestre de 2019, du fait de la hausse du rendement unitaire.

Produits passages intérieurs

Au quatrième trimestre de 2019, dans un contexte de relèvement de 3,4 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 1 258 M\$, en hausse de 46 M\$ (+3,8 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2019 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes intérieures.

Lignes intérieures	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019	T4 2019
Produits passages	5,6	5,8	10,4	8,5	3,8
Capacité (SMO)	1,5	(0,1)	0,7	(0,1)	3,4
Trafic (PMP)	1,7	0,6	1,9	(0,6)	(0,1)
Coefficient d'occupation (variation en pt)	0,2	0,6	1,0	(0,4)	(2,8)
Rendement unitaire	3,9	5,2	8,4	9,2	3,8
PPSMO	4,1	6,0	9,6	8,6	0,3

La variation des produits passages intérieurs par rapport au quatrième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 3,8 % du rendement unitaire rend compte de la hausse du rendement sur l'ensemble des principales lignes intérieures. La progression du rendement unitaire traduit l'effet des majorations tarifaires, l'amélioration de la composition du trafic attribuable aux contractions de la capacité imputables à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing et à l'optimisation des catégories tarifaires, la croissance du trafic local haute contribution, ainsi que le rendement unitaire supplémentaire découlant des échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan.
- Le recul de 0,1 % du trafic, qui traduit la légère baisse des services dans l'ouest du Canada, incidence transitoire découlant du passage d'Air Canada à un nouveau système de réservations à la mi-novembre, outre la diminution du nombre de passagers en correspondance attribuable au recul de la capacité qui a suivi l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing.

En regard du quatrième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux lignes intérieures ont crû de 0,3 % au quatrième trimestre de 2019 du fait de la hausse du rendement unitaire.

Produits passages transfrontaliers

Au quatrième trimestre de 2019, dans un contexte de relèvement de 0,8 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 903 M\$, en hausse de 61 M\$ (+7,2 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2019 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transfrontalières.

Lignes transfrontalières	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019	T4 2019
Produits passages	13,4	11,5	10,8	5,5	7,2
Capacité (SMO)	9,7	8,0	0,3	(4,0)	0,8
Trafic (PMP)	9,6	6,4	(0,1)	(3,9)	(1,0)
Coefficient d'occupation (variation en pt)	(0,1)	(1,2)	(0,3)	0,1	(1,5)
Rendement unitaire	3,5	4,7	10,9	9,8	8,3
PPSMO	3,4	3,2	10,5	9,9	6,3

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au quatrième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 8,3 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'amplification du rendement unitaire sur l'ensemble des principaux services transfrontaliers. La progression du rendement unitaire global rendait compte de l'effet de l'amélioration de la composition du trafic du fait de la contraction de la capacité imputable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, des gains liés à la cabine Classe affaires et du rendement unitaire supplémentaire découlant des produits liés aux échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan.
- La diminution de 1,0 % du trafic, qui traduit principalement la contraction de la capacité sur les lignes à destination d'Hawaï et sur certains services long-courriers comme les lignes reliant l'est du Canada à la Californie, outre la diminution du nombre de passagers en correspondance du fait de l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing.

En regard du quatrième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux lignes transfrontalières ont crû de 6,3 % au quatrième trimestre de 2019, du fait de la hausse du rendement unitaire.

Produits passages transatlantiques

Au quatrième trimestre de 2019, dans un contexte de relèvement de 7,0 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 942 M\$, en hausse de 52 M\$ (+5,9 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2019 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transatlantiques.

Lignes transatlantiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019	T4 2019
Produits passages	18,0	11,9	11,7	0,4	5,9
Capacité (SMO)	9,5	7,4	3,6	(1,3)	7,0
Trafic (PMP)	14,5	8,1	5,8	(0,6)	7,8
Coefficient d'occupation (variation en pt)	3,5	0,5	1,7	0,7	0,6
Rendement unitaire	3,0	3,6	5,5	1,0	(1,8)
PPSMO	7,7	4,2	7,8	1,8	(1,0)

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au quatrième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La hausse de 7,8 % du trafic, qui traduit l'augmentation du trafic sur l'ensemble des principaux services transatlantiques, à l'exception de ceux reliant Halifax et St. John's à Londres-Heathrow, qui ont été suspendus en raison de l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing à la mi-mars 2019.
- Le recul de 1,8 % du rendement unitaire sur la plupart des services transatlantiques, en raison de l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle du secteur, qui a entraîné l'intensification de la concurrence au chapitre de la tarification, outre l'augmentation de la longueur d'étape moyenne d'un exercice à l'autre.

En regard du quatrième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux lignes transatlantiques ont reculé de 1,0 % au quatrième trimestre de 2019, du fait de la baisse du rendement unitaire.

Produits passages transpacifiques

Au quatrième trimestre de 2019, dans un contexte de contraction de 1,5 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 555 M\$, en hausse de 6 M\$ (+1,2 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2019 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transpacifiques.

Lignes transpacifiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019	T4 2019
Produits passages	9,7	4,7	6,7	(5,9)	1,2
Capacité (SMO)	(0,8)	(1,5)	2,4	(4,1)	(1,5)
Trafic (PMP)	0,3	(1,9)	2,7	(4,7)	(0,2)
Coefficient d'occupation (variation en pt)	0,9	(0,4)	0,3	(0,5)	1,1
Rendement unitaire	9,3	6,7	3,8	(1,2)	1,4
PPSMO	10,6	6,2	4,1	(1,9)	2,8

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au quatrième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 1,4 % du rendement unitaire, qui traduit la croissance du rendement unitaire sur les dessertes de la Chine, du Japon et de Taïwan, facteur en partie contrebalancé par la contraction du rendement unitaire sur les services à destination de Hong Kong et de la Corée.
- La régression de 0,2 % du trafic, qui traduit la contraction du trafic sur les dessertes de la Chine et de Taïwan, pour la plupart compensée par l'augmentation du trafic sur les services à destination du Japon, de la Corée et de l'Australie. La situation géopolitique entre le Canada et la Chine ainsi que l'agitation civile à Hong Kong ont continué d'affecter défavorablement la demande sur les lignes transpacifiques durant le trimestre, en particulier celle liée à la cabine Classe affaires, pour les vols entre le Canada, d'une part, et la Chine et Hong Kong, d'autre part.

En regard du quatrième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux lignes transpacifiques ont crû de 2,8 % au quatrième trimestre de 2019, du fait de la hausse du rendement unitaire et de l'amélioration de 1,1 point du coefficient d'occupation.

Autres produits passages

Au quatrième trimestre de 2019, dans un contexte de croissance de 7,3 % de la capacité, les produits passages tirés des « autres lignes » (services au départ et à destination des Antilles, du Mexique, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud) se sont établis à 317 M\$, en hausse de 34 M\$ (+12,1 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2019 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les « autres lignes ».

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019	T4 2019
Produits passages	14,5	14,6	13,3	3,4	12,1
Capacité (SMO)	15,2	12,2	6,1	(2,2)	7,3
Trafic (PMP)	14,0	9,4	9,6	1,2	9,8
Coefficient d'occupation (variation en pt)	(0,9)	(2,2)	2,7	3,0	1,9
Rendement unitaire	0,5	4,8	3,4	2,1	2,2
PPSMO	(0,6)	2,2	6,8	5,8	4,5

La variation des autres produits passages par rapport au quatrième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 9,8 % du trafic, qui traduit la croissance du trafic sur les lignes à destination de l'Amérique du Sud et les lignes vers les destinations soleil classiques.
- L'augmentation de 2,2 % du rendement unitaire, qui traduit l'accroissement du rendement unitaire pour les dessertes de l'Amérique du Sud et du Mexique, facteur en partie contrebalancé par le recul du rendement unitaire sur les lignes vers les destinations soleil classiques. L'amélioration du rendement unitaire d'un exercice à l'autre tient également au rendement unitaire supplémentaire découlant des produits liés aux échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan ainsi qu'à l'incidence favorable de la réinstauration, le 1^{er} avril 2019, du service avec escale à destination de Buenos Aires, lequel est assorti d'une correspondance à Santiago. Des gains relatifs à la cabine Économique Privilège ont également contribué à l'augmentation du rendement unitaire.

En regard du quatrième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux autres lignes ont crû de 4,5 % au quatrième trimestre de 2019, du fait de la hausse du rendement unitaire et de la progression de 1,9 point du coefficient d'occupation.

Produits fret

Au quatrième trimestre de 2019, les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 186 M\$, en baisse de 31 M\$ (-14,2 %) par rapport à la période correspondante de 2018 du fait de la baisse de 8,7 % du rendement unitaire et de la contraction de 6,0 % du trafic. La demande à l'égard du transport de fret aérien à l'échelle du secteur a diminué, en particulier sur les lignes transatlantiques et les lignes transpacifiques, et a comprimé les volumes et les rendements unitaires, phénomène qui tient à des facteurs externes imputables notamment aux différends commerciaux actuels à l'échelle internationale et à la contraction de l'économie.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région aux quatrièmes trimestres de 2019 et de 2018.

Produits fret (en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2019	2018	\$	%
Lignes intérieures	27 \$	27 \$	- \$	-
Lignes transfrontalières	11	12	(1)	(12,8)
Lignes transatlantiques	63	72	(9)	(12,3)
Lignes transpacifiques	70	88	(18)	(20,9)
Autres	15	18	(3)	(11,2)
Réseau	186 \$	217 \$	(31) \$	(14,2)

Autres produits

Au quatrième trimestre de 2019, les autres produits se sont chiffrés à 268 M\$, en hausse de 34 M\$ (+15 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018, du fait en grande partie de la marge nette inscrite à l'échange de milles et à la fourniture de produits et services autres que des voyages en avion liés au programme Aéroplan depuis son acquisition en janvier 2019. La hausse des autres produits d'un exercice à l'autre est également attribuable à l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada. L'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada s'explique par l'amplification des volumes passagers et, dans une mesure moindre, par la hausse des tarifs liés aux forfaits terrestres en glissement annuel.

CESMO et CESMO ajustées

Au quatrième trimestre de 2019, les CESMO ont crû de 2,5 % et les CESMO ajustées ont augmenté de 5,5 % en regard du quatrième trimestre de 2018. Cette augmentation rend compte en grande partie de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, qui a donné lieu à une hausse de 3,3 % des SMO pour l'ensemble du réseau au quatrième trimestre de 2019 au lieu de la croissance prévue d'environ 4,6 % et occasionné une hausse sensible des coûts liés aux appareils de remplacement, outre l'augmentation des charges d'exploitation courantes, notamment la dotation aux amortissements, la charge de maintenance avions et les charges salariales liées aux pilotes, qui continuaient d'être engagées à l'égard des appareils 737 MAX de Boeing malgré leur immobilisation au sol.

Le tableau ci-après compare les CESMO et les CESMO ajustées d'Air Canada pour les quatrième trimestres de 2019 et de 2018. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la Société, les CESMO ajustées d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan.

(en cents par SMO)	Quatrième trimestres		Variation	
	2019	2018	cents	%
CESMO	16,21 ¢	15,81 ¢	0,40 ¢	2,5
Retrancher :				
Charge de carburant aviation ¹⁾ , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et charges d'exploitation d'Aéroplan	(4,54)	(4,75)	0,21	4,4
CESMO ajustées²⁾	11,67 ¢	11,06 ¢	0,61 ¢	5,5

1) Comprend la charge de carburant aviation liée aux activités des transporteurs régionaux.

2) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Charges d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2019, dans un contexte de relèvement de 3,3 % de la capacité, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 4 284 M\$, soit une hausse de 236 M\$ (+6 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018.

Les charges d'exploitation d'Aéroplan se sont chiffrées à 58 M\$ au quatrième trimestre de 2019. Ces charges influent principalement sur les salaires et les charges sociales, la dotation aux amortissements, les coûts liés aux communications et aux technologies, et les autres charges.

La variation des charges d'exploitation en glissement annuel s'explique notamment par les principaux facteurs décrits ci-après.

Charge de carburant aviation

Au quatrième trimestre de 2019, la charge de carburant aviation (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est établie à 1 013 M\$, en baisse de 78 M\$ (-7 %) par rapport au quatrième trimestre de 2018. Cette diminution s'explique par l'incidence du recul du cours du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), responsable d'une baisse de 102 M\$, ainsi que par d'autres facteurs comme la diminution des charges de couverture liées au carburant, responsable d'une baisse de 25 M\$. Ces baisses ont été contrebalancées en partie par l'accroissement du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 45 M\$, et par l'incidence défavorable du change de 4 M\$.

Salaires et charges sociales

Au quatrième trimestre de 2019, les salaires se sont établis à 650 M\$, en hausse de 93 M\$ (+17 %) par rapport à la période correspondante de 2018. Cette augmentation traduit en grande partie l'accroissement de 9,2 % du nombre d'ETP, compte tenu de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019 et du personnel supplémentaire au soutien des projets technologiques d'Air Canada, notamment l'internalisation de certaines fonctions antérieurement imparties à des tiers. L'augmentation rend également compte de l'accroissement des charges liées aux programmes d'intéressement des employés et de la hausse de la charge de rémunération à base d'actions, attribuable à la progression du cours de l'action d'Air Canada durant la période. Malgré l'immobilisation au sol de la flotte de 737 MAX de Boeing d'Air Canada au début de 2019, les charges salariales liées aux pilotes connexes continuent d'être engagées en attendant la remise en service de ces appareils.

Au quatrième trimestre de 2019, les charges sociales se sont chiffrées à 166 M\$, en hausse de 4 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2018, en raison principalement de l'accroissement du nombre d'ETP. Cette hausse a été en partie contrebalancée par l'incidence favorable de l'augmentation des taux d'actualisation visant les régimes complémentaires de retraite et les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi.

Charges liées aux transporteurs régionaux

Au quatrième trimestre de 2019, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont chiffrées à 621 M\$, en hausse de 1 M\$ par rapport à la période correspondante de 2018. L'incidence de la diminution de la charge de carburant aviation, outre la réduction des heures de vol des transporteurs régionaux d'un exercice à l'autre, a été contrebalancée par la hausse des frais d'achat de capacité en raison du calendrier des charges en regard de celui du quatrième de 2018.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux pour le quatrième trimestre de 2019 par rapport au quatrième trimestre de 2018 :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2019 ¹⁾	2018	\$	%
Frais d'achat de capacité ¹⁾	277 \$	264 \$	13 \$	5
Carburant aviation	116	133	(17)	(13)
Redevances aéroportuaires et de navigation	71	73	(2)	(3)
Frais de vente et de distribution	38	34	4	12
Autres charges d'exploitation	119	116	3	3
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	621 \$	620 \$	1 \$	-

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

Dotations aux amortissements

Au quatrième trimestre de 2019, la dotation aux amortissements s'est chiffrée à 520 M\$, en hausse de 80 M\$ (+18 %), par rapport à la période correspondante de 2018. Cette hausse était en grande partie le fait de l'amplification du volume d'activités d'entretien moteurs visant les avions loués, de l'intégration d'appareils 737 MAX de Boeing et 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada et de la dotation à l'amortissement des immobilisations incorporelles inscrite à l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

Charge de maintenance avions

Au quatrième trimestre de 2019, la charge de maintenance avions s'est chiffrée à 250 M\$, en hausse de 5 M\$ (+2 %) par rapport à la période correspondante de 2018.

Le tableau ci-après présente la ventilation des principaux éléments de la charge de maintenance pour le quatrième trimestre de 2019 et le quatrième trimestre de 2018 :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2019	2018	\$	%
Entretien du matériel	218 \$	211 \$	7 \$	3
Provision liée à la maintenance ¹⁾	24	31	(7)	(23)
Autres	8	3	5	167
Total de la charge de maintenance avions	250 \$	245 \$	5 \$	2

1) La provision liée à la maintenance a trait aux modalités de restitution prévues dans les contrats de location avions, qui font l'objet d'une comptabilisation sur la durée du contrat de location.

Coûts liés aux communications et aux technologies de l'information

Au quatrième trimestre de 2019, les coûts liés aux communications et aux technologies de l'information se sont chiffrés à 109 M\$, en hausse de 40 M\$ (+58 %) par rapport à la période correspondante de 2018. Cette hausse traduit l'augmentation des projets de technologie de l'information d'un exercice à l'autre, notamment ceux ayant trait à la sûreté, aux plateformes de données ainsi qu'à la résilience et à la modernisation des systèmes. Cette augmentation rend également compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019, des coûts de transition liés à l'internalisation de certaines fonctions antérieurement imparties à des tiers, outre les frais de transaction liés au nouveau système de réservations d'Air Canada, mis en œuvre à la mi-novembre 2019.

Autres charges

Au quatrième trimestre de 2019, les autres charges se sont chiffrées à 411 M\$, en hausse de 51 M\$ (+14 %) par rapport à la période correspondante de 2018. Cette augmentation reflète l'incidence du coût de la location à court terme d'appareils, notamment pour la capacité supplémentaire liée à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing et la hausse des coûts liés aux projets, notamment ceux relatifs à l'acquisition de Transat. Cette augmentation rend également compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

Le tableau ci-après fournit une ventilation des principaux éléments compris dans les autres charges pour le quatrième trimestre de 2019 et le quatrième trimestre de 2018 :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2019	2018	\$	%
Services d'escale	82 \$	77 \$	5 \$	6
Frais d'équipages	55	52	3	6
Location et entretien d'immeubles	46	40	6	15
Frais et services divers	51	50	1	2
Autres frais résiduels	177	141	36	26
Total des autres charges	411 \$	360 \$	51 \$	14

Produits (charges) autres que d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2019, les produits autres que d'exploitation se sont chiffrés à 27 M\$, en regard de charges autres que d'exploitation de 570 M\$ au quatrième trimestre de 2018.

La variation des produits autres que d'exploitation d'un exercice à l'autre s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Au quatrième trimestre de 2019, le profit de change, qui s'est chiffré à 92 M\$, contre une perte de change de 444 M\$ au quatrième trimestre de 2018. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2019 était de 1,299 \$ CA tandis qu'il était de 1,3241 \$ CA le 30 septembre 2019. Le profit de change au quatrième trimestre de 2019 tenait compte du profit de change lié à la dette à long terme et aux obligations locatives de 159 M\$ et de la perte de change à l'égard des dérivés de change, qui s'est chiffrée à 70 M\$.
- Au quatrième trimestre de 2019, Air Canada a inscrit un profit aux règlements et modifications de dettes de 6 M\$ relativement à la refixation de prix de sa facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US, alors qu'aucun profit analogue n'a été inscrit au cours du quatrième trimestre de 2018.
- Au quatrième trimestre de 2019, Air Canada a inscrit un profit de 13 M\$ à la vente d'un appareil, de moteurs de rechange et d'un simulateur de vol, alors qu'aucun profit analogue n'a été inscrit au cours du quatrième trimestre de 2018.

9. PARC AÉRIEN

Parc aérien principal et Air Canada Rouge

Le tableau qui suit présente le parc aérien en exploitation d’Air Canada et d’Air Canada Rouge au 31 décembre 2019. Se reporter à la sous-rubrique « Air Canada Express » ci-après pour un complément d’information sur le parc d’appareils exploités par des transporteurs régionaux pour le compte d’Air Canada aux termes de contrats d’achat de capacité conclus avec Air Canada.

Parc aérien principal	Nombre total des places	Nombre d’appareils en service²⁾	Âge moyen	Appareils en propriété	Appareils loués
<u>Gros-porteurs</u>					
787-8 de Boeing	255	8	5,3	8	-
787-9 de Boeing	298	29	3,0	23	6
777-300ER de Boeing	400/450	19	9,5	10	9
777-200LR de Boeing	300	6	12,2	4	2
767-300ER de Boeing	211	5	30,1	4	1
A330-300 d’Airbus	289	13	15,9	8	5
<u>Appareils monocouloirs</u>					
737 MAX 8 de Boeing ¹⁾	169	24	1,6	24	-
A321 d’Airbus	190	15	16,7	5	10
A320 d’Airbus	147	38	25,0	7	31
A319 d’Airbus	108	16	22,2	5	11
A220-300 d’Airbus	137	1	0	1	-
E190 d’Embraer	97	14	12,2	-	14
Total – parc aérien principal		188	13,3	99	89

Air Canada Rouge

<u>Gros-porteurs</u>					
767-300ER de Boeing ²⁾	282	25	22,6	3	22
<u>Appareils monocouloirs</u>					
A321 d’Airbus	199	14	4,2	4	10
A320 d’Airbus	146	3	12,5	-	3
A319 d’Airbus ²⁾	136	22	21,2	17	5
Total – Air Canada Rouge		64	17,7	24	40

Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge³⁾		252	14,4	123	129
---	--	------------	-------------	------------	------------

- 1) La flotte d’appareils 737 MAX de Boeing est immobilisée au sol. Se reporter au paragraphe, Interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing, ci-après pour un complément d’information.
- 2) Les appareils 767 de Boeing et les appareils A319 d’Airbus figurant comme détenus en propriété dans le tableau ci-dessus appartiennent à Air Canada et sont loués à Air Canada Rouge.
- 3) Air Canada a conclu des contrats avec d’autres sociétés aériennes pour obtenir de la capacité aux termes de contrats de location avec équipage du fait de l’interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing. Le tableau ci-dessus ne tient pas compte des appareils visés par ces contrats.

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 31 décembre 2019, ainsi que le parc en exploitation prévu d'Air Canada, y compris les appareils qui sont, ou devraient être, exploités par Air Canada Rouge aux 31 décembre 2020 et 2021. Étant donné l'interdiction de vol qui continue de frapper les appareils 737 MAX de Boeing décrite ci-après, Air Canada tient pour acquis, dans le tableau ci-dessous, que six des 12 appareils 737 MAX de Boeing non livrés dont la livraison était initialement prévue pour 2019 seront livrés en 2020 et que les six appareils restants seront livrés en 2021. Air Canada tient également pour acquis que les 14 appareils 737 MAX de Boeing non livrés dont la livraison était initialement prévue pour 2020 seront livrés en 2021.

	Réel	Projeté			
	31 décembre 2019	Modifications apportées pour 2020	31 décembre 2020	Modifications apportées pour 2021	31 décembre 2021
Parc aérien principal					
Gros-porteurs					
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29	-	29
777-300ER de Boeing	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6
767-300ER de Boeing	5	-	5	(5)	-
A330-300 d'Airbus	13	4	17	-	17
Appareils monocouloirs					
737 MAX 8 de Boeing ¹⁾	24	6	30	20	50
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	38	(22)	16	(6)	10
A319 d'Airbus	16	-	16	(7)	9
A220-300 d'Airbus	1	17	18	16	34
E190 d'Embraer	14	(14)	-	-	-
Total – parc aérien principal	188	(9)	179	18	197
Air Canada Rouge					
Gros-porteurs					
767-300ER de Boeing	25	(2)	23	-	23
Appareils monocouloirs					
A321 d'Airbus	14	-	14	-	14
A320 d'Airbus	3	2	5	-	5
A319 d'Airbus	22	-	22	-	22
Total – Air Canada Rouge	64	-	64	-	64
Total – gros-porteurs	105	2	107	(5)	102
Total – appareils monocouloirs	147	(11)	136	23	159
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	252	(9)	243	18	261

1) Interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing

Le 12 mars 2019, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (« AESA ») a publié une directive d'urgence visant à suspendre l'exploitation d'appareils 737 MAX de Boeing au sein de l'espace aérien européen (y compris des territoires extérieurs), ainsi qu'à destination et au départ de celui-ci. Le 13 mars 2019, Transports Canada a publié un avis de sécurité visant la fermeture de l'espace aérien canadien aux appareils 737 MAX de Boeing jusqu'à nouvel ordre. Par la suite, la Federal Aviation Administration a temporairement interdit de vol ces appareils. Le 14 mars 2019, l'avionneur Boeing a fait savoir qu'il suspendait les livraisons de 737 MAX de Boeing aux transporteurs clients. Air Canada devait recevoir 12 autres appareils pour un total de 36 appareils 737 MAX de Boeing au sein du parc aérien avant juillet 2019. Comme le calendrier de remise en service des appareils 737 MAX de Boeing demeure incertain, aux fins de planification, Air Canada retire de son horaire les vols assurés par ces appareils jusqu'à la fin juin 2020. Le tableau ci-dessus pourrait changer une fois que seront connues la durée et l'incidence de l'interdiction de vol des appareils, ou de la décision de l'avionneur de suspendre les livraisons. La décision définitive quant à la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing se fondera sur l'évaluation en matière de sécurité que fera Air Canada lorsque Transports Canada aura levé l'avis de sécurité et que les autorités réglementaires internationales auront donné leur aval.

Les mesures prises par Air Canada en vue d'atténuer les répercussions de l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing comprennent les suivantes :

- L'affectation d'autres types d'appareils à des liaisons qui étaient exploitées au moyen de 737 MAX de Boeing, le maintien au sein du parc en exploitation de certains avions détenus ou loués plus longtemps que prévu, notamment des appareils 767 de Boeing, A320 d'Airbus et E190 d'Embraer, et l'accélération de l'intégration au parc aérien d'au plus huit appareils A321 d'Airbus acquis auprès de WOW Air.
- Le recours à d'autres transporteurs pour procurer une capacité accrue.
- La mise en œuvre de plusieurs changements aux dessertes, soit en modifiant les heures d'exploitation, soit en affectant de plus gros appareils selon des fréquences réduites à des liaisons exploitées plus fréquemment par de plus petits appareils.
- Dans certains cas, le déploiement d'appareils d'Air Canada Rouge pour assurer des liaisons de l'exploitation principale et, dans quelques cas, l'interruption du service sur certaines lignes auxquelles étaient affectés des appareils 737 MAX de Boeing lorsqu'aucun autre appareil n'était encore disponible. Air Canada demeure déterminée à assurer ces liaisons et reprendra le service dès que possible. En outre, le lancement de certaines liaisons saisonnières, comme Montréal-Bordeaux et Vancouver-Boston, a été retardé.
- Le maintien de l'entraînement et des exigences en matière de vols visant les pilotes affectés aux appareils 737 MAX de Boeing.

Vente d'appareils E190 d'Embraer

En août 2018, Air Canada a finalisé la cession-bail de 25 appareils E190 d'Embraer. Six de ces appareils ont été restitués au bailleur en 2018 et cinq de ces appareils ont été restitués au bailleur en 2019, alors qu'il est prévu que les 14 autres appareils seront retirés du parc en 2020.

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2019, et le nombre projeté d'appareils exploités, au 31 décembre 2020 et au 31 décembre 2021, pour le compte d'Air Canada par Jazz, Sky Regional et d'autres sociétés aériennes assurant des vols sous la dénomination Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

	Réel	Projeté			
	31 décembre 2019	Modifications apportées pour 2020	31 décembre 2020	Modifications apportées pour 2021	31 décembre 2021
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25
CRJ-100/200 de Bombardier	22	(7)	15	-	15
CRJ-900 de Bombardier	26	7	33	2	35
Dash 8-100 de Bombardier	6	(6)	-	-	-
Dash 8-300 de Bombardier	23	(4)	19	-	19
Dash 8-Q400 de Bombardier	44	(4)	40	(4)	36
Total Air Canada Express	146	(14)	132	(2)	130

Autres appareils exploités par des transporteurs aux termes de CAC

Au total, cinq appareils Beech 1900 de 18 places étaient exploités par des transporteurs pour le compte d'Air Canada aux termes de CAC conclus avec cette dernière.

10. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

10.1. Liquidité

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements d'immobilisations, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 10.7 et 10.8 du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'arrangements de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. Au 31 décembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 7 380 M\$ (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 889 M\$, de placements à long terme de 512 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 979 M\$), comparativement à des liquidités non soumises à restrictions de 5 725 M\$ au 31 décembre 2018 (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 4 707 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 1 018 M\$). Après un examen plus poussé de ses pratiques en matière de gestion des liquidités, Air Canada a mis à jour sa définition des liquidités non soumises à restrictions pour y inclure les placements à long terme, en 2019. Les placements à long terme comprennent les obligations d'État et d'autres instruments de placement qui correspondent à certaines lignes directrices en matière de notation de crédit. Les placements à long terme de 512 M\$ dont dispose Air Canada au 31 décembre 2019 peuvent être affectés à l'acquittement d'engagements financiers à long terme ou convertis en trésorerie, selon les besoins.

Air Canada définit la trésorerie excédentaire comme le total de la trésorerie et des placements qui excède le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités d'exploitation. Cette mesure de la liquidité comprend la trésorerie, les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions à court terme ainsi que les placements à long terme. Air Canada estime que le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités commerciales courantes correspond à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie suffit pour couvrir les produits passages perçus d'avance et combler les besoins de liquidité d'Air Canada, comme ils sont décrits ci-dessus. La trésorerie excédentaire se chiffrait à 2 732 M\$ au 31 décembre 2019. La trésorerie excédentaire est portée en réduction des capitaux propres dans le calcul du rendement du capital investi. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

En outre, Air Canada surveille son levier financier qu'elle mesure à l'aide du ratio dette nette-BAIIDA, comme il est expliqué plus en détail à la rubrique 10.3 du présent rapport de gestion.

10.2. Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 31 décembre 2019 et au 31 décembre 2018.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation (\$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	5 889 \$	4 707 \$	1 182 \$
Autres actifs courants	1 627	1 594	33
Actifs courants	7 516 \$	6 301 \$	1 215 \$
Placements, dépôts et autres actifs	936	401	535
Immobilisations corporelles	12 834	12 183	651
Actifs au titre des régimes de retraite	2 064	1 969	95
Impôt sur le résultat différé	134	314	(180)
Immobilisations incorporelles	1 002	404	598
Goodwill	3 273	311	2 962
Total de l'actif	27 759 \$	21 883 \$	5 876 \$
Passif			
Passifs courants	7 775 \$	5 676 \$	2 099 \$
Dette à long terme et obligations locatives	8 024	8 873	(849)
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	3 136	-	3 136
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 930	2 547	383
Provisions liées à la maintenance	1 240	1 307	(67)
Autres passifs non courants	181	151	30
Impôt sur le résultat différé	73	52	21
Total du passif	23 359 \$	18 606 \$	4 753 \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	4 400 \$	3 277 \$	1 123 \$
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires	27 759 \$	21 883 \$	5 876 \$

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 10.4, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion alors que la dette à long terme et les obligations locatives sont examinées aux rubriques 10.3, *Dette nette*, et 10.5, *Flux de trésorerie consolidés*.

Au 31 décembre 2019, les placements, dépôts et autres actifs s'établissaient à 936 M\$, en hausse de 535 M\$ par rapport au 31 décembre 2018. L'augmentation tient au placement en titres de capitaux propres d'Air Canada dans Chorus, décrit ci-après, ainsi qu'à la trésorerie placée dans des comptes de placement à long terme, comme il est décrit à la rubrique 10.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

Au 31 décembre 2019, les immobilisations corporelles se chiffraient à 12 834 M\$, soit 651 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2018. Cette augmentation résulte des acquisitions d'immobilisations corporelles totalisant 2 552 M\$, compte tenu de l'incidence sans effet sur la trésorerie de la prolongation du CAC de Jazz décrite ci-après et elle est contrebalancée par l'effet de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur de 1 872 M\$.

En 2019, les acquisitions d'immobilisations corporelles comprenaient deux nouveaux appareils 787 de Boeing, six nouveaux appareils 737 MAX de Boeing, un nouvel appareil A220 d'Airbus et quatre appareils A321 d'Airbus d'occasion. Ces appareils ont été achetés en contrepartie de trésorerie. En 2019, les

acquisitions d'immobilisations corporelles comprenaient des acomptes sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées.

Au 31 décembre 2019, le passif net à long terme au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel s'établissait à 866 M\$ (soit le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 2 930 M\$, déduction faite des actifs au titre des régimes de retraite de 2 064 M\$), en hausse de 288 M\$ par rapport au 31 décembre 2018. L'augmentation s'explique principalement par le total des coûts comptabilisés de 354 M\$ en 2019. L'augmentation tenait également compte de l'incidence de la baisse de 68 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les passifs, largement contrebalancée par le solide rendement des actifs des régimes, d'où la perte nette à la réévaluation des passifs liés aux avantages du personnel de 32 M\$ (22 M\$, après impôts) comptabilisée à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada.

Acquisition d'Aéroplan

En janvier 2019, Air Canada a réalisé l'acquisition d'Aéroplan, comme il est décrit plus amplement à la rubrique 6, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion. Outre la contrepartie dans le cadre de l'entente commerciale de 1 212 M\$ et le montant de 400 M\$ au titre des versements anticipés visant les milles Aéroplan (ces deux montants étant imputés aux produits différés d'Aéroplan et autres produits différés), le tableau ci-après résume les ajouts à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada à la date d'acquisition.

(en millions de dollars canadiens)

Juste valeur des actifs acquis	
Trésorerie	- \$
Créances clients	188
Charges payées d'avance et autres actifs courants	8
Immobilisations corporelles	55
Impôt sur le résultat différé	44
Immobilisations incorporelles fondées sur la technologie	38
Immobilisations incorporelles découlant de contrats	225
Immobilisations incorporelles – marque de commerce	90
	648 \$
Juste valeur des passifs repris	
Dettes fournisseurs et charges à payer	210
Produits différés (à court terme et à long terme)	2 779
Dette à long terme (obligations locatives)	41
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	39
Impôt sur le résultat différé	24
	3 093 \$
Juste valeur des actifs nets acquis	(2 445)
Goodwill	2 962
Prix d'achat total	517 \$

Contrat d'achat de capacité avec Jazz et placement en titres de capitaux propres dans Chorus

En février 2019, Air Canada a conclu une entente visant à modifier et à prolonger le contrat d'achat de capacité (« CAC de Jazz ») conclu avec Jazz, filiale entièrement détenue de Chorus Aviation Inc. Les modifications prolongent de 10 ans la durée du CAC, du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2035. Les modifications comprennent divers niveaux minimaux d'appareils couverts à différents moments, ce qui donne à Air Canada la souplesse nécessaire pour optimiser le parc dans le cadre de sa stratégie de réseau. Les modifications sont entrées en vigueur avec effet rétroactif le 1^{er} janvier 2019. La prolongation de la durée du CAC de Jazz a donné lieu à une augmentation de 95 M\$ de l'actif au titre de droits d'utilisation et de 104 M\$ de l'obligation locative et une diminution de 9 M\$ de la provision pour maintenance a été comptabilisée au premier trimestre de 2019. Les augmentations de l'actif au titre de droits d'utilisation et de l'obligation locative ne concernent que les appareils visés expressément

par la prolongation de la durée du CAC de Jazz. À mesure que l'application de la prolongation du CAC de Jazz à d'autres appareils sera confirmée au cours de la période visée par le contrat, des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives supplémentaires seront comptabilisés.

Parallèlement aux modifications apportées au CAC de Jazz, Air Canada a souscrit 15 561 600 actions à droit de vote de catégorie B du capital de Chorus, ce qui représentait, au moment de l'émission, environ 9,99 % des actions à droit de vote variable de catégorie A et des actions à droit de vote de catégorie B de Chorus émises et en circulation sur une base combinée. Cela représente un placement de 97 M\$ de la part d'Air Canada. Les actions de Chorus ont été émises à Air Canada au prix de 6,25 \$ l'action, ce qui représente une prime d'émission de 5 % sur le cours moyen pondéré en fonction du volume sur cinq jours des actions à la clôture des marchés, le 10 janvier 2019. Air Canada et Chorus ont conclu une convention concernant les droits des investisseurs au titre de laquelle, entre autres choses, Air Canada détiendra les actions du placement pendant au moins 60 mois à compter de février 2019, sous réserve de certaines exceptions limitées. Le placement en titres de capitaux propres dans Chorus est comptabilisé à la juste valeur et toutes les variations de juste valeur sont comptabilisées par le biais des autres éléments du résultat global. Au 31 décembre 2019, le placement avait une juste valeur de 126 M\$ et était comptabilisé dans les Placements, dépôts et autres actifs à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada. La variation de la juste valeur comptabilisée par le biais des autres éléments du résultat global pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 a été de 25 M\$ et comprenait un profit de 29 M\$ diminué d'une charge d'impôts sur le résultat de 4 M\$.

10.3. Dette nette

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 31 décembre 2019 et au 31 décembre 2018.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	8 024 \$	8 873 \$	(849) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 218	1 048	170
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	9 242 \$	9 921 \$	(679) \$
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie, placements à court terme et placements à long terme	(6 401)	(4 707)	(1 694)
Dette nette¹⁾	2 841 \$	5 214 \$	(2 373) \$
BAIIDA (12 derniers mois)	3 636 \$	3 213 \$	423 \$
Ratio dette nette-BAIIDA²⁾	0,8	1,6	(0,8)

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

2) Le ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier » dans le présent rapport de gestion) est une mesure financière hors PCGR et il est utilisé par Air Canada afin d'évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette divisée par le BAIIDA des 12 derniers mois. Se reporter à la rubrique 22, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Au 31 décembre 2019, le total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante) s'est chiffré à 9 242 M\$, en baisse de 679 M\$ par rapport au 31 décembre 2018. L'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2019 en regard du 31 décembre 2018 a comprimé de 417 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains). Cette baisse a été contrebalancée en partie par l'incidence de la prolongation du CAC de Jazz comme il est indiqué à la rubrique 10.2, *Situation financière*, du présent rapport de gestion, facteur qui a accru les obligations locatives de 104 M\$.

Au 31 décembre 2019, la dette nette s'établissait à 2 841 M\$, en baisse de 2 373 M\$ par rapport au 31 décembre 2018, du fait de l'accroissement des soldes de trésorerie, d'équivalents de trésorerie, de placements à court et à long terme de 1 694 M\$ et de la contraction de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante) de 679 M\$. Au 31 décembre 2019, le ratio de levier financier (ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois) s'est établi à 0,8, par rapport à 1,6 au 31 décembre 2018.

En 2019, Air Canada a commencé à placer une partie de sa trésorerie dans des comptes de placement à long terme afin d'améliorer les rendements sur investissement tout en tenant compte de ses besoins de trésorerie à court terme. Au 31 décembre 2019, ces placements à long terme s'élevaient à 512 M\$. Ces placements peuvent être affectés à l'acquittement d'engagements financiers à long terme ou convertis en trésorerie, selon les besoins. C'est pourquoi Air Canada a mis à jour sa définition de dette nette afin d'y inclure les placements à long terme, lesquels sont portés en réduction du total pour calculer la dette nette.

Au 31 décembre 2019, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada avant impôts s'établissait à 7,0 %. Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 15,0 %, et au coût moyen mixte des emprunts et des obligations locatives de 5,0 % (composé du coût moyen des emprunts de 4,1 % et du coût moyen des obligations locatives de 6,5 %). Par comparaison, au 31 décembre 2018, le CMPC avant impôts s'établissait à 8,0 %, qui correspondait au coût du capital, estimé à 18,2 %, et au coût moyen mixte des emprunts et des obligations locatives de 5,4 % (composé du coût moyen des emprunts de 4,2 % et du coût moyen des obligations locatives de 7,6 %).

10.4. 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 2019 et au 31 décembre 2018.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	5 889 \$	4 707 \$	1 182 \$
Créances clients	926	796	130
Autres actifs courants	701	798	(97)
Total des actifs courants	7 516 \$	6 301 \$	1 215 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 456	1 911	545
Produits passages perçus d'avance	2 939	2 717	222
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	1 162	-	1 162
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 218	1 048	170
Total des passifs courants	7 775 \$	5 676 \$	2 099 \$
Fonds de roulement, montant net	(259) \$	625 \$	(884) \$

Le montant net du fonds de roulement négatif de 259 M\$ au 31 décembre 2019 représente un fléchissement de 884 M\$ par rapport au 31 décembre 2018. Les principaux vecteurs de cette contraction du montant net du fonds de roulement en 2019 sont les sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement et de financement se rapportant aux acquisitions d'avions, la participation dans Chorus, le placement de la trésorerie dans des comptes de placement à long terme (comme il est indiqué à la rubrique 10.3, *Dette nette*, ci-dessus) et les rachats d'actions.

Les dettes fournisseurs et charges à payer s'établissaient à 2 456 M\$ au 31 décembre 2019, en hausse de 545 M\$ en regard du 31 décembre 2018, en grande partie du fait de la hausse de la charge d'impôt exigible, de l'ajout de dettes fournisseurs découlant de l'acquisition d'Aéroplan et de l'effet de l'accroissement des activités d'exploitation.

L'incidence nette en trésorerie de l'acquisition d'Aéroplan et des ententes connexes représente un accroissement de 1 115 M\$ de la trésorerie à la date d'acquisition, soit la contrepartie dans le cadre de l'entente commerciale de 1 212 M\$ et le montant de 400 M\$ au titre des versements anticipés visant les milles Aéroplan, qui sont présentés à titre d'entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation, déduction faite du prix d'achat des actions de 517 M\$, qui est présenté à titre de sortie de trésorerie liée aux activités d'investissement. En ce qui concerne le fonds de roulement, cette incidence en trésorerie a été largement compensée par la partie courante des produits différés d'Aéroplan et autres produits différés.

10.5. Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2019	2018	Variation (\$)	2019	2018	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation	677 \$	548 \$	129 \$	5 712 \$	3 470 \$	2 242 \$
Produits des emprunts	-	-	-	-	1 210	(1 210)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(276)	(508)	232	(1 084)	(1 706)	622
Actions rachetées aux fins d’annulation	(125)	(50)	(75)	(373)	(73)	(300)
Émission d’actions	1	-	1	9	5	4
Frais de financement	(1)	(4)	3	(1)	(12)	11
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(401) \$	(562) \$	161 \$	(1 449) \$	(576) \$	(873) \$
Placements à court terme et placements à long terme	67	36	31	(255)	(848)	593
Achats d’immobilisations corporelles et incorporelles	(251)	(260)	9	(2 025)	(2 436)	411
Produit de la vente d’actifs	18	1	17	24	11	13
Produit de la cession-bail d’actifs	-	-	-	-	293	(293)
Acquisition d’Aéroplan	-	-	-	(517)	-	(517)
Participation dans Chorus	-	-	-	(97)	-	(97)
Autres	13	(1)	14	75	47	28
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d’investissement	(153) \$	(224) \$	71 \$	(2 795) \$	(2 933) \$	138 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(9) \$	16 \$	(25) \$	(8) \$	27 \$	(35) \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	114 \$	(222) \$	336 \$	1 460 \$	(12) \$	1 472 \$

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

Au quatrième trimestre de 2019, les flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation se sont établis à 677 M\$, en hausse de 129 M\$ en regard de la période correspondante de 2018, du fait de l’amélioration du bénéfice d’exploitation et de l’accroissement de la trésorerie tirée du fonds de roulement.

En 2019, les flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation se sont établis à 5 712 M\$, en hausse de 2 242 M\$ en regard de 2018. Comme il est indiqué à la rubrique 10.4, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion, les entrées de trésorerie liées aux activités d’exploitation relativement à l’acquisition d’Aéroplan se sont établies à 1 612 M\$. La progression du bénéfice d’exploitation d’un exercice à l’autre et le montant brut facturé aux partenaires du programme au titre des milles Aéroplan depuis la date d’acquisition ont également contribué à l’accroissement des flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation en 2019.

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

Au quatrième trimestre de 2019, les sorties nettes de trésorerie liées aux activités d'investissement se sont chiffrées à 153 M\$ au quatrième trimestre de 2019, en baisse de 71 M\$.

En 2019, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont établis à 2 795 M\$, en baisse de 138 M\$ par rapport à 2018. La baisse des dépenses d'investissement en glissement annuel est principalement attribuable à la diminution des achats d'immobilisations corporelles et rend compte de l'incidence du paiement de règlement initial de Boeing, qui est décrit plus amplement à la rubrique 10.6, *Dépenses d'investissement*, du présent rapport de gestion. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'effet des investissements continus d'Air Canada dans ses nouveaux systèmes de réservations et de fidélisation.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

La réduction de la dette à long terme et des obligations locatives s'est chiffrée à 276 M\$ au quatrième trimestre de 2019 et à 1 084 M\$ durant l'exercice 2019.

Se reporter aux rubriques 10.4, *Fonds de roulement*, 10.2, *Situation financière*, 10.3, *Dette nette*, et 10.9, *Capital social*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Flux de trésorerie disponibles

Parallèlement à la clôture de l'acquisition d'Aéroplan, Air Canada a reçu des paiements de Banque TD, de CIBC, de Visa et d'AMEX totalisant 1 212 M\$. En outre, Banque TD et CIBC ont remis au total 400 M\$ à Air Canada en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des milles Aéroplan. Air Canada n'a pas tenu compte de ce produit exceptionnel dans le calcul de ses 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		
	2019	2018	Variation (\$)	2019	2018	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	677 \$	548 \$	129 \$	5 712 \$	3 470 \$	2 242 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(251)	(260)	9	(2 025)	(2 143)	118
Produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan (indiqué ci-dessus)	-	-	-	(1 612)	-	(1 612)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	426 \$	288 \$	138 \$	2 075 \$	1 327 \$	748 \$

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement et du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Le produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan a également été exclu du calcul des flux de trésorerie disponibles d'Air Canada en 2019. Se reporter à la rubrique 22, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 426 M\$, en hausse de 138 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2018. Compte non tenu du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 2 075 M\$ en 2019, en hausse de 748 M\$ par rapport à 2018 en raison de l'accroissement des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation et de la baisse des dépenses d'investissement en glissement annuel, en grande partie du fait du report des livraisons des appareils 737 MAX de Boeing.

10.6. Dépenses d'investissement

Appareils 787 de Boeing

Air Canada a pris livraison du dernier des 37 appareils 787 de Boeing faisant partie de sa commande à la fin d'avril 2019. La commande d'Air Canada auprès Boeing comprenait des options d'achat visant 13 appareils 787 de Boeing (qui permettent à Air Canada d'acheter du matériel volant à des modalités déterminées au préalable en ce qui a trait aux prix et aux créneaux de livraison) ainsi que des droits d'achat visant 10 appareils 787 de Boeing (qui permettent à Air Canada d'acheter du matériel volant aux prix alors en vigueur et en fonction des créneaux disponibles de livraison d'appareils).

Appareils 737 MAX de Boeing

L'entente d'Air Canada avec Boeing pour l'achat d'appareils 737 MAX prévoyait ce qui suit :

- Des commandes fermes de 61 appareils 737 MAX de Boeing, se composant de 50 appareils 737 MAX 8 de Boeing et de 11 appareils 737 MAX 9 de Boeing, assorties du droit de substituer entre eux ces modèles ainsi que d'en remplacer par des appareils 737 MAX 7 de Boeing.
- Des options d'achat visant 18 appareils 737 MAX de Boeing.
- Certains droits d'achat visant 30 appareils 737 MAX de Boeing supplémentaires.

Vingt-quatre appareils 737 MAX 8 de Boeing ont été livrés, et la commande d'Air Canada envisageait la livraison des 37 appareils 737 MAX de Boeing restants pour la période allant de 2019 à 2024. Étant donné l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing et les incertitudes entourant la date de reprise de leur exploitation, Air Canada tient pour acquis, dans le tableau des engagements d'immobilisations ci-après, que six des 12 appareils 737 MAX de Boeing non livrés dont la livraison était initialement prévue pour 2019 seront livrés en 2020 et que les six appareils restants seront livrés en 2021. Air Canada tient également pour acquis que les 14 appareils 737 MAX de Boeing non livrés dont la livraison était initialement prévue pour 2020 seront livrés en 2021. Ce calendrier de livraison prévisionnel est sous réserve de changements eu égard à l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing et à l'incertitude entourant leur remise en service.

Air Canada est en pourparlers avec Boeing en vue de négocier les modalités d'une entente relative à l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing. D'ici à ce que soit conclue une entente définitive à cet égard, l'information concernant les engagements d'achat d'appareils en cours pourrait changer. Un paiement de règlement initial envisagé aux termes de l'entente a été versé à Air Canada au quatrième trimestre de 2019, tout montant ultérieur étant assujéti à la conclusion de l'entente définitive. Le dédommagement est comptabilisé à titre d'ajustement au prix d'achat relativement aux livraisons actuelles et futures et sera porté en réduction de la dotation à l'amortissement des immobilisations corporelles au compte consolidé de résultat d'Air Canada sur la durée de vie de l'appareil. De plus, il est comptabilisé en réduction des achats d'immobilisations corporelles au tableau consolidé des flux de trésorerie.

Appareils A220-300 d'Airbus

Aux termes d'un contrat d'achat intervenu entre Air Canada et Bombardier Inc. (« Bombardier ») en juin 2016, Air Canada a procédé à la commande ferme de 45 appareils A220-300 d'Airbus (appelés auparavant appareils CS300 de la gamme C Series de Bombardier) et des options visant 30 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires. Le premier appareil A220 d'Airbus a été livré en 2019 et les autres livraisons s'échelonneront jusqu'en 2022. Les 25 premiers appareils livrés devraient remplacer les appareils E190 d'Embraer du parc aérien principal actuel d'Air Canada alors que les autres appareils seront affectés au soutien de la croissance du réseau de la Société et de ses plaques tournantes.

Engagements d'immobilisations

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 était, au 31 décembre 2019, d'environ 4 238 M\$. Comme il est indiqué ci-dessus, Air Canada tient pour acquis, dans le tableau ci-après, que six appareils 737 MAX de Boeing sur les 12 qui n'ont pas été livrés dont la livraison était initialement prévue en 2019 seront livrés en 2020, tandis que les six appareils restants

seront livrés en 2021. Air Canada tient également pour acquis que les 14 appareils 737 MAX de Boeing non livrés dont la livraison était initialement prévue pour 2020 seront livrés en 2021. Les engagements d'immobilisations présentés dans le tableau ci-après pourraient changer une fois que seront résolues les questions entourant l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing.

Comme il est décrit à la rubrique « Dépenses d'investissement », Air Canada est en pourparlers avec Boeing en vue de négocier les modalités d'une entente relative à l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing. D'ici à ce que soit conclue une entente définitive à cet égard, l'information concernant les engagements d'achat d'appareils en cours pourrait changer.

(en millions de dollars canadiens)	2020	2021	2022	2023	2024	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	1 635 \$	1 532 \$	898 \$	173 \$	- \$	- \$	4 238 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	484	633	572	686	677	Non disponible	Non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	317	456	407	401	401	Non disponible	Non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	2 436 \$	2 621 \$	1 877 \$	1 260 \$	1 078 \$	Non disponible	Non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2023 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, une estimation de 401 M\$ a été établie pour 2023.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 décembre 2019, soit 1 \$ US pour 1,2990 \$ 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 2019.

10.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

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

En date du 1^{er} janvier 2019, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité de 2,5 G\$. Les prochaines évaluations obligatoires, qui seront en date du 1^{er} janvier 2020, seront effectuées au premier semestre de 2020. 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 définies du même régime de retraite.

Les 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 ainsi que du régime de retraite d'Aéroparc) totalisaient 109 M\$ pour 2019, comme il est indiqué dans le tableau ci-après.

(en millions de dollars canadiens)	2019
Régimes agréés canadiens	9 \$
Autres conventions de retraite ¹⁾	100
Total des cotisations de l'employeur au titre de la capitalisation des régimes de retraite à prestations déterminées	109 \$

1) Comprennent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.

Le total des cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite à prestations déterminées (compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires) devrait se chiffrer à 100 M\$ pour 2020, comme il est indiqué dans le tableau ci-après.

(en millions de dollars canadiens)	2020
Régimes agréés canadiens	3 \$
Autres conventions de retraite ¹⁾	97
Total des cotisations prévisionnelles de l'employeur au titre de la capitalisation des régimes de retraite à prestations déterminées	100 \$

1) Comprend les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes pour les employés à l'étranger.

Au 31 décembre 2019, une tranche approximative de 87,5 % 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 pourrait continuer d'augmenter la proportion des produits de placement à revenu fixe assortis aux passifs au titre des régimes de retraite, sous réserve de la conjoncture favorable du marché.

10.8. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 31 décembre 2019, 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. Les dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements présentées dans le tableau ci-après pourraient changer une fois que seront connues la durée et l'incidence de l'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing, ou de la décision de l'avionneur de suspendre les livraisons de ces appareils.

(en millions de dollars canadiens)	2020	2021	2022	2023	2024	Par la suite	Total
<u>Capital</u>							
Dette à long terme	587 \$	953 \$	327 \$	1 392 \$	292 \$	2 322 \$	5 873 \$
Obligations locatives	631	483	408	400	364	1 173	3 459
Total des obligations liées au capital	1 218 \$	1 436 \$	735 \$	1 792 \$	656 \$	3 495 \$	9 332 \$
<u>Intérêts</u>							
Dette à long terme	229	195	160	139	87	240	1 050
Obligations locatives	196	156	126	101	78	335	992
Total des intérêts	425 \$	351 \$	286 \$	240 \$	165 \$	575 \$	2 042 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	1 643 \$	1 787 \$	1 021 \$	2 032 \$	821 \$	4 070 \$	11 374 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	1 635 \$	1 532 \$	898 \$	173 \$	- \$	- \$	4 238 \$
Total des obligations contractuelles¹⁾	3 278 \$	3 319 \$	1 919 \$	2 205 \$	821 \$	4 070 \$	15 612 \$

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

10.9. Capital social

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 2019	31 décembre 2018
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable	126 664 740	125 214 350
Actions à droit de vote	137 151 838	145 515 561
Total des actions émises et en circulation	263 816 578	270 729 911
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	4 890 095	6 014 464
Total des actions pouvant être émises	4 890 095	6 014 464
Total des actions en circulation et pouvant être émises	268 706 673	276 744 375

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

En mai 2019, la Bourse de Toronto a autorisé Air Canada à renouveler son offre publique de rachat dans le cours normal des activités pour ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B (collectivement les « actions »), autorisant l’achat, entre le 31 mai 2019 et le 30 mai 2020, d’au plus 24 130 551 actions, soit 10 % du flottant d’Air Canada de 241 305 518 actions au 17 mai 2019. Le renouvellement a suivi l’expiration de l’offre publique de rachat de 2018 dans le cours normal des activités d’Air Canada qui se terminait le 30 mai 2019.

Dans le cadre du renouvellement de son offre publique de rachat, Air Canada a renouvelé son programme d’achat d’actions automatique (le « programme ») avec son courtier désigné afin de faciliter le rachat d’actions aux termes de l’offre publique de rachat à des moments où Air Canada ne pourrait pas normalement en racheter en raison de restrictions de nature réglementaire ou de périodes d’interdiction d’opérations auto-imposées. Air Canada s’impose des périodes d’interdiction d’opérations régulières durant la période commençant le quinzième jour précédant la fin de chaque trimestre et se terminant deux jours de bourse après l’annonce publique de ses résultats financiers trimestriels ou annuels. Aux termes du programme, avant d’entrer dans une période d’interdiction d’opérations, Air Canada peut, sans y être tenue, demander au courtier désigné de faire des rachats aux termes de l’offre publique de rachat en fonction de paramètres établis par Air Canada. Le courtier désigné décide des rachats à effectuer en fonction des paramètres établis par Air Canada conformément aux règles de la TSX, à la législation sur les valeurs mobilières applicable et au programme. Le programme est entré en vigueur le 31 mai 2019.

En 2019, Air Canada a racheté au total, aux fins d’annulation, 9 082 487 actions à un prix moyen de 41,64 \$ l’action pour une contrepartie totale de 378 M\$. Au 31 décembre 2019, 17 877 551 actions au total demeurent susceptibles de rachat dans le cadre de l’offre publique de rachat d’Air Canada.

11. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2018				2019			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Produits d'exploitation	4 057 \$	4 324 \$	5 395 \$	4 227 \$	4 434 \$	4 739 \$	5 529 \$	4 429 \$
Charges d'exploitation	3 971	4 016	4 472	4 048	4 307	4 317	4 573	4 284
Bénéfice d'exploitation	86	308	923	179	127	422	956	145
Produits (charges) autres que d'exploitation	(315)	(414)	31	(570)	158	18	(78)	27
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(229)	(106)	954	(391)	285	440	878	172
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	26	4	(252)	31	60	(97)	(242)	(20)
Bénéfice net (perte nette)	(203) \$	(102) \$	702 \$	(360) \$	345 \$	343 \$	636 \$	152 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(0,74) \$	(0,37) \$	2,55 \$	(1,33) \$	1,26 \$	1,26 \$	2,35 \$	0,56 \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(32) \$	185 \$	815 \$	68 \$	24 \$	326 \$	857 \$	66 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	(26) \$	129 \$	580 \$	55 \$	17 \$	240 \$	613 \$	47 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	(0,10) \$	0,47 \$	2,10 \$	0,20 \$	0,06 \$	0,88 \$	2,27 \$	0,17 \$

1) Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action – résultat dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

(en millions de dollars canadiens)	2018		2019			
	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Frais d'achat de capacité ¹⁾	265 \$	264 \$	252 \$	247 \$	266 \$	277 \$
Carburant aviation	149	133	116	126	127	116
Redevances aéroportuaires et de navigation	78	73	69	74	78	71
Frais de vente et de distribution	44	34	36	41	43	38
Autres	109	116	118	113	114	119
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	645 \$	620 \$	591 \$	601 \$	628 \$	621 \$

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

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

Réseau	2018		2019			
	T3	T4	T1	T2	T3	T4
PPSMO (en cents)	15,1	14,7	14,6	15,5	15,8	15,0
CESMO (en cents)	13,5	15,8	16,6	15,5	14,1	16,2
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	9,1	11,1	11,4	10,9	9,9	11,7
Coût du litre de carburant (en cents) ²⁾	83,0	84,3	75,5	79,2	74,7	75,0

1) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion et aux autres rapports de gestion d'Air Canada, à l'adresse aircanada.com, pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.

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

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

Réseau	2018				2019			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
PMP (en millions)	20 440	22 654	28 465	20 801	21 293	23 463	27 954	21 403
SMO (en millions)	24 862	27 269	33 137	25 598	26 016	27 910	32 457	26 431
Coefficient d'occupation (en %)	82,2	83,1	85,9	81,3	81,8	84,1	86,1	81,0
Lignes intérieures								
PMP (en millions)	4 226	5 003	6 339	4 684	4 251	5 097	6 298	4 682
SMO (en millions)	5 280	6 026	7 482	5 667	5 274	6 068	7 474	5 861
Coefficient d'occupation (en %)	80,0	83,0	84,7	82,7	80,6	84,0	84,3	79,9
Lignes transfrontalières								
PMP (en millions)	4 037	3 848	4 172	3 734	4 296	3 845	4 010	3 695
SMO (en millions)	4 945	4 673	4 962	4 662	5 341	4 686	4 764	4 700
Coefficient d'occupation (en %)	81,6	82,3	84,1	80,1	80,4	82,0	84,2	78,6
Lignes transatlantiques								
PMP (en millions)	4 573	7 084	10 642	5 813	4 943	7 496	10 580	6 265
SMO (en millions)	5 753	8 571	12 231	7 206	6 177	8 882	12 068	7 710
Coefficient d'occupation (en %)	79,5	82,7	87,0	80,6	80,0	84,4	87,7	81,3
Lignes transpacifiques								
PMP (en millions)	4 572	4 936	5 630	4 514	4 486	5 072	5 364	4 504
SMO (en millions)	5 447	5 829	6 484	5 541	5 367	5 971	6 217	5 456
Coefficient d'occupation (en %)	83,9	84,7	86,8	81,5	83,6	84,9	86,3	82,6
Autres lignes								
PMP (en millions)	3 032	1 783	1 682	2 056	3 317	1 953	1 702	2 257
SMO (en millions)	3 437	2 170	1 978	2 522	3 857	2 303	1 934	2 704
Coefficient d'occupation (en %)	88,2	82,1	85,0	81,6	86,0	84,8	88,0	83,5

12. PRINCIPALES INFORMATIONS ANNUELLES

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant Air Canada pour les exercices 2017 à 2019.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices		
	2019 ¹⁾	2018	2017 ²⁾
Produits d'exploitation	19 131 \$	18 003 \$	16 252 \$
Charges d'exploitation ³⁾	17 481	16 507	14 881
Bénéfice d'exploitation	1 650	1 496	1 371
Bénéfice avant impôts sur le résultat	1 775	228	1 286
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat ⁴⁾	(299)	(191)	743
Bénéfice net	1 476 \$	37 \$	2 029 \$
Résultat avant impôts ajusté⁵⁾	1 273 \$	1 036 \$	1 165 \$
Bénéfice net ajusté⁵⁾	917 \$	738 \$	1 145 \$
Bénéfice par action – résultat de base	5,51 \$	0,14 \$	7,44 \$
Bénéfice par action – résultat dilué	5,44 \$	0,13 \$	7,31 \$
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué⁵⁾	3,37 \$	2,67 \$	4,11 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	5 889 \$	4 707 \$	3 804 \$
Total de l'actif	27 759 \$	21 883 \$	17 782 \$
Total du passif non courant	15 584 \$	12 930 \$	9 259 \$
Total du passif	23 359 \$	18 606 \$	14 360 \$

- 1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 14, Méthodes comptables, et à la rubrique 15, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- 2) Les chiffres de 2017 n'ont pas été retraités au titre de certaines normes comptables, comme il est décrit plus amplement à la rubrique 14, Méthodes comptables, facteur qui rend non pertinente la comparaison avec les chiffres de 2018 et de 2019.
- 3) En 2017, Air Canada a comptabilisé une provision de 30 M\$ au titre de l'amende imposée à nouveau par une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret.
- 4) En 2017, Air Canada a comptabilisé un recouvrement d'impôts de 743 M\$ (qui correspond à un recouvrement d'impôt différé de 759 M\$ et à une charge d'impôt exigible de 16 M\$). Ce recouvrement d'impôt différé n'a pas été inclus dans le bénéfice net ajusté, car il rendait compte de la comptabilisation non récurrente d'actifs d'impôt différé qui n'avaient pas été constatés auparavant.
- 5) Le BAIIDA, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté et le bénéfice ajusté par action – résultat dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 22, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion et aux autres rapports de gestion d'Air Canada, à l'adresse aircanada.com, pour obtenir le rapprochement de ces mesures avec les mesures conformes aux PCGR comparables.

13. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2019	2018	2019	2018
Contrats à terme sur actions	5 \$	(3) \$	23 \$	- \$
Dérivés liés au carburant	-	-	-	(1)
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	5 \$	(3) \$	23 \$	(1) \$

Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, Air Canada a pour ligne de conduite de gérer le risque lié au prix du carburant, le risque de change et le risque de taux d'intérêt 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 de pleine concurrence. La juste valeur de ces dérivés est déterminée à partir des prix observés sur un marché actif. 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. Les techniques d'évaluation intègrent tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix, y compris le risque de crédit d'Air Canada et celui de la contrepartie.

Gestion du risque lié au prix du carburant

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

En 2019, Air Canada a acheté des contrats d'options d'achat de pétrole brut visant une partie de l'exposition au risque lié au prix du carburant pour 2019, à l'égard desquels la prime au comptant s'élève à 14 M\$ (17 M\$ en 2018 pour les expositions de 2018). Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés sans juste valeur (19 M\$, avec position favorable aux contreparties en 2018). Les coûts des primes connexes et tout profit ou toute perte de couverture sont reclassés des autres éléments du résultat global à la charge de carburant aviation au règlement des dérivés. Une perte de 14 M\$ a été reclassée des autres éléments du résultat global à la charge de carburant aviation en 2019 (perte nette de couverture de 36 M\$ en 2018). Aucune inefficacité de couverture n'a été comptabilisée en 2019 ou en 2018.

Au 31 décembre 2019 et au 31 décembre 2018, aucun dérivé lié au carburant n'était en cours.

Gestion du 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 d'immobilisations sont libellés en devises, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les variations des cours des monnaies étrangères puissent avoir une incidence défavorable sur les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie. En matière de gestion du risque de change, l'objectif d'Air Canada est de réduire le risque de flux de trésorerie lié aux flux de trésorerie libellés en devises.

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2019, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 3,7 G\$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 6,4 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 2,3 G\$ US. Pour 2019, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 5,0 G\$ US.

La couverture que vise Air Canada sur une période continue de 18 mois est de 70 % en vue de gérer l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite ci-dessus à l'aide des stratégies de gestion du risque énoncées ci-après :

- Air Canada détient des réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2019, les soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains s'établissaient à 1 123 M\$ (862 M\$ US) (863 M\$ (635 M\$ US) au 31 décembre 2018). 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 2019 a été comptabilisée une perte de 36 M\$ (profit de 62 M\$ en 2018) 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, d'équivalents 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 au matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2019 décrits plus amplement ci-après, environ 73 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2020 et environ 50 % sont couvertes pour 2021, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 66 % 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 73 %.

Au 31 décembre 2019, la Société avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2020 et en 2021, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 6 599 M\$ (5 080 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,2775 \$ pour 1,00 \$ US (4 987 M\$ (3 659 M\$ US) en 2018) avec règlements en 2019 et en 2020, à un taux moyen pondéré de 1,2645 \$ 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 (335 M€ EUR, 202 M£ GBP, 46 655 M¥ JPY, 286 M¥ CNH et 209 M\$ AUD) avec règlement en 2020 et en 2021 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1577 €, 1,3238 £,

0,0096 ¥, 0,1469 ¥ et 0,7092 \$ AUD pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2018 : 103 M€ EUR, 208 M£ GBP, 25 922 M¥ JPY et 105 M\$ AUD) avec règlement en 2019 et en 2020 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1910 €, 1,3567 £, 0,0092 ¥ et 0,7448 \$ 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 2019 était de 114 M\$ avec position favorable aux contreparties (33 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2018). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2019, un profit de 92 M\$ a été constaté au poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 245 M\$ en 2018). En 2019, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 173 M\$ avec position favorable à la Société (63 M\$ avec position favorable à la Société en 2018).

Gestion du 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, d'équivalents 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 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 2019 était de 83 % à taux fixe (81 % au 31 décembre 2018) pour 17 % à taux variable (19 % au 31 décembre 2018).

14. MÉTHODES COMPTABLES

Air Canada a adopté IFRS 16 *Contrats de location* le 1^{er} janvier 2019. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés et les notes complémentaires audités de 2019 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

Acquisition d'Aéroplan – Effets sur les méthodes comptables

Les mises à jour des méthodes comptables d'Air Canada qui sont appliquées prospectivement du fait de l'acquisition d'Aéroplan, le 10 janvier 2019, sont présentées dans les paragraphes suivants. Se reporter à la rubrique 15, *Jugements et estimations comptables critiques*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Produits passages – Mise à jour découlant de l'acquisition d'Aéroplan

Avant l'acquisition d'Aéroplan, les produits passages perçus d'avance comprenaient le produit de la vente de billets d'avion à Aéroplan, société qui fournissait un programme de fidélisation de la clientèle à Air Canada et qui lui achetait des places aux termes du Contrat de participation et de services commerciaux entre Aéroplan et Air Canada (le « CPSC »). Aux termes du CPSC, Aéroplan achetait des places sur les vols d'Air Canada, qu'Air Canada comptabilise dans les produits passages lorsque le transport a été assuré.

Depuis l'acquisition d'Aéropian, le 10 janvier 2019, les produits passages perçus d'avance continuent de comprendre la valeur des milles échangés contre des billets d'avion délivrés par Air Canada après l'acquisition. En ce qui a trait aux milles Aéropian versés après la date d'acquisition, la valeur des produits différés d'Aéropian liés aux milles Aéropian versés, mais non encore échangés est déterminée par rapport à l'équivalent de la valeur du billet en milles pour des voyages en avion admissibles, ou par rapport à la contrepartie reçue pour les milles Aéropian vendus à des tiers partenaires du programme Aéropian. L'équivalent de la valeur du billet est déterminé en fonction de la valeur qu'un passager reçoit lorsqu'il échange des milles Aéropian contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant. À la date d'acquisition, les milles Aéropian en circulation ont été comptabilisés à la juste valeur à titre de produits différés d'Aéropian.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de milles Aéropian qui ne devraient pas être échangés par des membres Aéropian. Le montant des produits des activités ordinaires comptabilisés relativement aux désistements s'appuie sur le nombre de milles Aéropian échangés au cours d'une période, comparativement au nombre total de milles Aéropian dont l'échange était prévu. Le nombre de milles Aéropian échangés au cours d'une période doit aussi être pris en compte dans le cadre de toute estimation révisée des désistements. 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.

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles découlant de contrats, les immobilisations incorporelles liées au marketing (marque de commerce) et les immobilisations incorporelles fondées sur la technologie, dont les justes valeurs à l'acquisition étaient respectivement de 225 M\$, de 90 M\$ et de 38 M\$, ont été comptabilisées à la date de l'acquisition d'Aéropian, le 10 janvier 2019. Les immobilisations incorporelles découlant de contrats ont une durée d'utilité estimative de 11,5 ans, ce qui correspond à la durée des principaux accords commerciaux conclus avec les partenaires du programme, qui expirent en 2030. La marque de commerce liée au marketing est considérée comme une immobilisation incorporelle à durée de vie indéterminée.

IFRIC 23 – Incertitude relative aux traitements fiscaux

IFRIC 23 est en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. IFRIC 23 fournit un cadre pour identifier, évaluer et comptabiliser l'incidence comptable de l'incertitude relative aux traitements fiscaux. L'interprétation contient aussi des directives précises concernant plusieurs aspects qu'IAS 12 *Impôts sur le résultat* n'abordait pas. La Société a adopté l'interprétation d'IFRIC 23 et a conclu qu'elle n'avait aucune incidence sur les résultats présentés antérieurement.

IFRS 15 – Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients

En septembre 2019, l'IFRS Interpretations Committee a arrêté sa décision selon laquelle une entité doit comptabiliser ses obligations d'indemniser les passagers en cas de retard et d'annulation de vol en tant que contrepartie variable conformément à IFRS 15. Air Canada a adopté ce traitement comptable au quatrième trimestre avec effet rétrospectif et retraitement des données de 2018. Auparavant, Air Canada comptabilisait les coûts liés à l'indemnisation des passagers selon IAS 37 *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*. Bien qu'il n'y ait aucun effet sur le montant inscrit au titre de l'indemnisation des passagers, la présentation dans le compte consolidé de résultat d'Air Canada est touchée puisque l'indemnisation est reclassée en réduction des produits passages.

L'application de cette méthode comptable a donné lieu à une baisse de 74 M\$ des autres charges d'exploitation, à une diminution de 13 M\$ des charges liées aux transporteurs régionaux et à une réduction de 87 M\$ des produits passages en 2019 (baisse de 51 M\$ des autres charges d'exploitation, diminution de 11 M\$ des charges liées aux transporteurs régionaux et réduction de 62 M\$ des produits passages en 2018).

15. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

Avantages futurs du personnel

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées ainsi que des régimes d’avantages postérieurs à l’emploi et des régimes d’avantages complémentaires de retraite. Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d’avantages postérieurs à l’emploi et d’avantages complémentaires de retraite d’Air Canada sont évalués au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses, notamment les taux d’actualisation, la progression future des salaires, les taux de mortalité et les augmentations futures des prestations. 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.

Hypothèses financières

Taux d’actualisation

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

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

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

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2019	2018	2019	2018
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer :				
Taux d'intérêt net à l'égard de l'obligation nette au titre des prestations pour l'exercice clos le 31 décembre	3,81 %	3,60 %	3,81 %	3,60 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	3,93 %	3,70 %	3,93 %	3,70 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	3,13 %	3,81 %	3,13 %	3,81 %
Taux d'augmentation future de la rémunération utilisé pour déterminer :				
Coût des prestations constituées pour l'exercice clos le 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet

Analyse de sensibilité

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

L'analyse de sensibilité des charges de retraite et des frais financiers nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite pour 2019, 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	19 \$	(19) \$
Coût financier net du passif au titre des prestations de retraite	24	(20)
Total	43 \$	(39) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées	816 \$	(787) \$

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 2019, une tranche approximative de 87,5 % des passifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada était assortie de produits de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche significative 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 516 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence importante sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie complémentaire. Pour 2019, un taux d'augmentation annuel de 5,25 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse (taux de 5,5 % retenu pour hypothèse en 2018). On prévoit que le taux devrait diminuer graduellement pour s'établir à 5 % d'ici 2021 (hypothèse d'une baisse prévisionnelle à 5 % d'ici 2021 retenue en 2018). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 5 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 80 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 4 M\$ le total du coût des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 78 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 59 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 56 M\$ l'obligation correspondante.

Période d'amortissement pour les actifs non courants

Air Canada fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actuelle et future des actifs, des projets concernant son parc aérien et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant aviation et des autres coûts d'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires pourraient donner lieu à des variations, éventuellement importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois par année. 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 16 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.

Points à considérer relativement à la dépréciation d'actifs non courants

Les actifs non courants englobent les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles à durée indéfinie et à durée limitée, ainsi que le goodwill. Les actifs ayant une durée d'utilité indéfinie, y compris le goodwill, sont soumis à un test de dépréciation une fois par année 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. Si nécessaire, on effectue un test de dépréciation en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie 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 sortie 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 et les immobilisations connexes au soutien du parc en exploitation. Les appareils remisés (compte non tenu des appareils qui ne devraient être remisés que temporairement avant d'être remis en service) 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. La juste valeur diminuée des coûts de sortie est calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés, qui exige que la direction fasse un certain nombre d'importantes estimations liées aux intervenants du marché, notamment au sujet des plans opérationnels futurs, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs. Le montant

comptabilisé en perte de valeur est le montant par lequel la valeur comptable d'un actif excède sa valeur recouvrable.

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. Si le coût global des modalités de restitution augmentait 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 70 M\$ au 31 décembre 2019 et une hausse de la charge de maintenance avions de 8 M\$ environ en 2020. Les flux de trésorerie futurs attendus visant à acquitter l'obligation sont actualisés. À titre d'illustration, 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 20 M\$ au 31 décembre 2019. Une variation équivalente mais opposée du taux d'actualisation entraînerait une incidence analogue mais contraire.

Regroupements d'entreprises

L'acquisition d'Aéroplan par Air Canada a été comptabilisée selon la méthode de comptabilisation d'un regroupement d'entreprises dite « méthode de l'acquisition ». En vertu de la méthode de l'acquisition, les justes valeurs estimatives des actifs acquis et des passifs repris par la Société sont ajoutées dans l'état consolidé de la situation financière à la date de l'acquisition. La détermination des justes valeurs des actifs d'Aéroplan acquis et des passifs d'Aéroplan repris repose sur plusieurs hypothèses. Les hypothèses les plus importantes et celles qui ont nécessité le plus de jugement portent sur les justes valeurs estimatives des immobilisations incorporelles et sur les justes valeurs estimatives des produits différés liés à l'obligation au titre des milles Aéroplan en circulation (les « produits différés d'Aéroplan »).

Les immobilisations incorporelles comptabilisées à l'acquisition d'Aéroplan comprennent des immobilisations incorporelles fondées sur la technologie, des immobilisations incorporelles découlant de contrats et des immobilisations incorporelles liées au marketing (marque de commerce). Pour déterminer la juste valeur des immobilisations incorporelles fondées sur la technologie, Air Canada a utilisé la méthode du coût de remplacement net d'amortissement. Pour les immobilisations incorporelles découlant de contrats, elle a eu recours à la méthode des bénéfices excédentaires multipériodes. Cette technique d'évaluation détermine la valeur des immobilisations incorporelles selon la capitalisation des bénéfices excédentaires, qui correspondent à l'excédent de ce qu'un montant raisonnable de bénéfices serait sur les immobilisations corporelles utilisées pour générer ces bénéfices. Les hypothèses importantes portent, entre autres, sur la détermination des produits des activités ordinaires projetés, des flux de trésorerie, des taux de fidélisation des clients, des taux d'actualisation et des taux moyens d'impôt sur le résultat prévus. Pour déterminer la juste valeur de la marque de commerce, Air Canada a utilisé la méthode de l'exonération des redevances. Cette technique d'évaluation détermine la valeur des immobilisations incorporelles en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie liés aux redevances après impôts attendus, au moyen d'un accord de licence hypothétique. Les hypothèses importantes portent, entre autres, sur la détermination des produits des activités ordinaires projetés, du taux de redevance, des taux d'actualisation et des taux moyens d'impôt sur le résultat prévus.

Les produits différés comptabilisés à l'acquisition d'Aéroplan se rapportent à la juste valeur estimative des milles Aéroplan en circulation. Le passif repris a été comptabilisé à une valeur correspondant à la juste valeur estimative au titre des milles en circulation qui devraient être échangés.

Programme de fidélisation Aéroplan

Pour comptabiliser le programme de fidélisation, la direction doit établir plusieurs estimations à propos notamment de l'équivalent de la valeur du billet des milles Aéroplan versés et le désistement relatif aux milles Aéroplan. L'équivalent de la valeur du billet des milles Aéroplan versés est déterminée en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des milles 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 milles Aéroplan passés comparativement aux achats de billets équivalents passés, après prise en compte des conditions tarifaires similaires, des périodes de réservation à l'avance et d'autres facteurs pertinents, notamment le prix de vente de milles à des tiers. Les estimations de l'équivalent de la valeur du billet et les hypothèses s'y rapportant sont évaluées aux fins de mises à jour au moins une fois par année. Une variation du taux d'équivalent de la valeur du billet est comptabilisée prospectivement sur les milles versés futurs.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de milles 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.

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

Au 31 décembre 2019, le solde des produits différés liés aux milles Aéroplan s'établissait à 2 825 M\$. À titre d'exemple, une variation hypothétique de 1 % du nombre de milles en circulation qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 28 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

16. ARRANGEMENTS HORS BILAN

Garanties

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

De concert avec d'autres sociétés aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement et de dégivrage avec huit 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 643 M\$ au 31 décembre 2019 (571 M\$ au 31 décembre 2018), 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 étant 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 ententes 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 avions, des contrats de services techniques et des contrats conclus avec des administrateurs ou des dirigeants et d'autres ententes commerciales, 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 civile délictuelle et certaines des obligations contractuelles connexes.

17. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 décembre 2019, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donnent les PCGR, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

18. SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS

Les résultats financiers d’Air Canada sont assujettis à de nombreux facteurs internes et externes qui peuvent avoir d’importantes répercussions sur les résultats d’exploitation. Le tableau ci-après présente, à titre indicatif, l’incidence financière que les variations des prix du carburant aviation et la valeur du dollar canadien auraient eue de manière générale sur les résultats d’exploitation antérieurs d’Air Canada. Une variation équivalente mais opposée du facteur de sensibilité ci-après aurait entraîné de manière générale une incidence analogue mais contraire. Ces données ont été établies en fonction du niveau d’activité de 2019 à partir des estimations de la direction. Les incidences présentées ne sont pas corrélatives et elles ne rendent pas compte du lien d’interdépendance des divers éléments entre eux, pas plus qu’elles ne donnent une indication des tendances futures ou des résultats futurs, lesquels peuvent varier sensiblement en raison de nombreux facteurs indépendants de la volonté d’Air Canada.

Variable clé (en millions de dollars canadiens)	Mesure de 2019	Facteur de sensibilité	Incidence favorable (défavorable) estimative sur le bénéfice d’exploitation
Carburant			
Carburant – carburant aviation (\$ US/baril) ¹⁾	86,1	Augmentation de 1 \$ US/baril	(48) \$
Carburant – carburant aviation (cents CA/litre) ¹⁾	76,1	Augmentation de 1 %	(41) \$
Variable clé (en millions de dollars canadiens)	Mesure de 2019	Facteur de sensibilité	Incidence favorable (défavorable) estimative sur le bénéfice d’exploitation et le résultat avant impôts
Change			
\$ CA en \$ US	1 \$ US = 1,31 \$ CA	Augmentation de 1 cent (p. ex., de 1,31 \$ à 1,30 \$ pour 1 \$ US)	
		Bénéfice d’exploitation ²⁾	26 \$
		Charge d’intérêts nette	4
		Réévaluation de la dette à long terme et des obligations locatives, de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme libellés en dollars américains et des autres éléments monétaires à long terme, montant net	63
		Réévaluation des dérivés de change en cours	(51)
Incidence sur le résultat avant impôts			42 \$

1) Compte non tenu de l’incidence des suppléments des transporteurs et des instruments de couverture liés au carburant.

2) L’effet sur le bénéfice d’exploitation des variations de change ne tient pas compte de l’incidence des activités de couverture, comme le recours aux dérivés de change et aux réserves de trésorerie en dollars américains. Les profits et les pertes liés à ces activités de couverture sont comptabilisés dans les produits (charges) autres que d’exploitation au compte consolidé de résultat d’Air Canada.

19. 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 significatifs 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.

Supervision du Conseil d'administration

La gestion des risques fait partie 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 et de l'environnement; 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 ou maîtriser ses risques afin de s'assurer de l'efficacité de la gestion de chaque risque individuel. Ces processus visent à atténuer les risques, plutôt que de les éliminer.

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

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

Cadre et structure de la gestion des risques

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

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

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

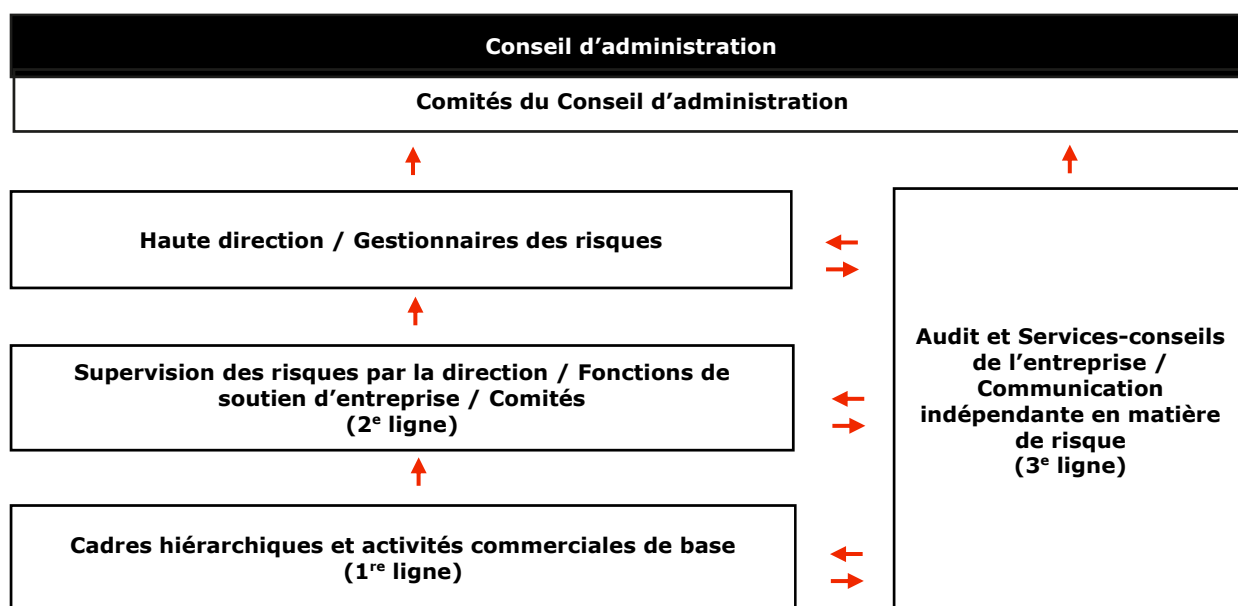
La structure de gestion des risques d'Air Canada s'inspire de l'approche dite des « trois lignes de défense ».

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

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

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

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



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

20. FACTEURS DE RISQUE

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

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

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

Le résultat d'exploitation d'Air Canada, à l'instar de celui d'autres sociétés aériennes, est très sensible à la conjoncture et au contexte géopolitique, facteurs qui peuvent influencer sur la demande de 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, outre les coûts et la disponibilité des capitaux et fournitures. Tout repli économique prolongé ou marqué au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde serait susceptible de nuire gravement à Air Canada ainsi qu'à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière, tout comme d'ailleurs des modifications aux liens politiques, commerciaux ou économiques entre territoires où Air Canada est en exploitation, le déclenchement réel ou appréhendé d'hostilités dans des régions que dessert ou survole Air Canada, ou dans des régions avoisinantes.

Appareils 737 MAX de Boeing – L’interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing pourrait avoir des répercussions négatives majeures sur Air Canada, ses activités, son résultat d’exploitation et sa situation financière

Le 12 mars 2019, l’Agence de l’Union européenne pour la sécurité aérienne (« AESA ») a publié une directive d’urgence visant à suspendre l’exploitation d’appareils 737 MAX de Boeing au sein de l’espace aérien européen (y compris des territoires extérieurs), ainsi qu’à destination et au départ de celui-ci. Le 13 mars 2019, Transports Canada a publié un avis de sécurité visant la fermeture de l’espace aérien canadien aux appareils 737 MAX de Boeing jusqu’à nouvel ordre. Par la suite, la Federal Aviation Administration a temporairement interdit de vol ces appareils. Le 14 mars 2019, l’avionneur Boeing annonçait la suspension des livraisons d’appareils 737 MAX de Boeing aux transporteurs clients. À cette date, Air Canada comptait 24 appareils 737 MAX de Boeing dans son parc aérien en exploitation alors que d’autres appareils 737 MAX de Boeing devaient lui être livrés de 2019 à 2024. La durée et l’incidence continue de cette mesure sont incertaines et pourraient aggraver l’effet défavorable sur les activités et les projets d’avenir visant le réseau, en plus de comprimer le chiffre d’affaires et d’accroître les coûts, en fonction d’un certain nombre de facteurs, notamment la durée d’indisponibilité des appareils, l’accès à des appareils de remplacement appropriés et les coûts connexes, la perception qu’ont les passagers des appareils 737 MAX de Boeing ainsi que le contexte de remise en service de ces appareils, l’un ou l’autre de ces facteurs pouvant nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

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

Les tarifs aériens et la demande passagers d’Air Canada, à l’instar de ceux d’autres sociétés aériennes, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer encore beaucoup à l’avenir. 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 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 économique Supérieure est également tributaire de la situation économique. Un repli économique, un climat d’instabilité géopolitique, la sécurité, la santé ainsi que l’intensification des inquiétudes que suscite l’incidence du transport aérien sur l’environnement et la tendance en faveur de modes de transport ayant une empreinte écologique moindre permettant aux clients de réduire ou de modifier leurs déplacements pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien et de nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

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, notamment des transporteurs à faibles coûts et à très faibles coûts canadiens et américains ainsi que d’autres transporteurs étrangers, ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur les marchés que dessert ou prévoit de desservir Air Canada, notamment les marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux, ainsi que les marchés des voyages d’agrément, ou ils ont annoncé leur intention de le faire.

Certains transporteurs rivaux d’Air Canada, dont des sociétés américaines et canadiennes, pourraient remanier en profondeur leur organisation (notamment par voie de fusion ou d’acquisition avec un autre transporteur ou une autre entité, 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. Les regroupements au sein du secteur du transport aérien et le fait que de plus en plus de transporteurs concluent des ententes de partenariat commercial intégrées pourraient également favoriser la capacité concurrentielle de certains transporteurs. Cette intensification de la concurrence pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

La prédominance des sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits du voyage a donné lieu à une augmentation substantielle des nouveaux itinéraires et des tarifs réduits et promotionnels proposés par les concurrents d'Air Canada. Ceux-ci continuent de mettre en œuvre des mesures incitatives et promotionnelles et, dans de nombreux cas, ils augmentent leurs dépenses à ce titre.

La capacité d'Air Canada de réduire ses tarifs afin de livrer concurrence efficacement repose sur son aptitude à dégager des marges d'exploitation acceptables et peut se trouver entravée par des lois en vigueur ou des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

La concurrence accrue de la part de rivaux actuels, émergents ou nouveaux, notamment de la part de ceux qui concluent des structures de partenariat ou coentreprises nouvelles ou élargies ou qui utilisent des technologies ou des modèles commerciaux déstabilisants, et d'autres mesures concurrentielles, ou qui reçoivent des subventions ou autres avantages à l'étranger auxquels Air Canada n'a pas accès, pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, 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. Le prix du carburant a subi, et peut continuer de subir, de grandes fluctuations sous l'influence des marchés internationaux, des événements géopolitiques, des coûts de raffinage du carburant aviation et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision les cours du carburant à l'avenir et elle peut ne pas être en mesure de couvrir les risques liés aux fluctuations des cours du carburant, ou de les couvrir de façon suffisante. Étant donné la concurrence au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer à ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Qui plus est, l'incidence de la baisse du cours du carburant aviation pourrait intensifier la concurrence et entraîner un fléchissement du chiffre d'affaires pour tous les transporteurs. Des fluctuations (notamment des hausses) prononcées des prix du carburant pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

Air Canada dépend largement des technologies pour exercer ses activités, notamment pour accroître son chiffre d'affaires et réduire ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres les sites Web d'Air Canada, ses systèmes de réservations, ses services clientèle dans les aéroports et ses systèmes d'opérations aériennes et de communications. Air Canada a entamé la mise sur pied d'un nouveau système de gestion des passagers, la suite Altéa d'Amadeus, solution hébergée et maintenue par un tiers. La migration des fonctions commerciales ayant trait à la gestion des réservations, des stocks de places de la billetterie a été partiellement achevée en 2019.

Le système de gestion des passagers d'Air Canada, son site Web et ses autres systèmes technologiques doivent pouvoir traiter de manière efficace et sécuritaire un volume élevé de trafic, et transmettre avec précision les renseignements de vol, ainsi que traiter des données critiques pour ses activités. Air Canada est également tributaire de la performance de ses nombreux fournisseurs, laquelle est elle-même dépendante des technologies de ceux-ci.

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

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

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

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

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

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 passagers en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Ils pourraient en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance, des coûts liés à la sûreté et d'autres coûts (notamment la hausse des charges d'exploitation pour éviter le survol de zones de conflit). La réduction des produits passages ainsi que la hausse des coûts pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Épidémies – Les épidémies pourraient nuire à la demande passagers à l'égard du transport aérien

Les éclosions ou menaces d'éclosions de virus ou d'autres maladies contagieuses ou épidémiques comme l'éclosion du coronavirus en Chine, 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 passagers et avoir une incidence défavorable importante sur le trafic au sein du réseau d'Air Canada. La réduction du trafic qui en résulterait dans les marchés desservis par Air Canada serait susceptible de 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 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, en temps opportun ou selon les échéanciers prévus, les biens et services, en quantités suffisantes et de qualité souhaitable, qui sont nécessaires à son exploitation ou à ses activités, comme du carburant, des avions et des pièces de rechange, des services aéroportuaires, des services de maintenance avions ainsi que des systèmes et services de technologies de l'information. Dans certains cas, Air Canada ne peut obtenir ces biens ou services qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs (ou de fournisseurs exclusifs). Or, le passage à de nouveaux fournisseurs ou à des fournisseurs de rechange, du fait que ceux-ci augmentent leurs tarifs ou ne respectent pas leurs obligations, peut se révéler impossible ou prendre beaucoup de temps ou encore nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'omission, le refus, le retard ou l'incapacité d'un fournisseur de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en biens ou services, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services de qualité souhaitable à des conditions ou prix convenables ou dans des délais acceptables pour Air Canada, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

De par la nature de ses activités principales, Air Canada s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées contre elle à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont la maintenance ou la réparation a été assurée par elle ou par des tiers prestataires de services. De tels accidents ou sinistres pourraient nuire gravement à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand

préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante.

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

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

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

La conformité au cadre juridique, réglementaire et administratif actuel et futur au Canada et à l'étranger, notamment à l'égard de lois ou règlements incompatibles ou potentiellement contradictoires, ou de lois ou règlements qui visent de manière disproportionnée les sociétés aériennes canadiennes, ou Air Canada en particulier, pourrait se traduire par des coûts substantiels, 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. Les ententes en vigueur entre le Canada et d'autres États, lesquelles régissent nombre d'éléments, notamment les droits de trafic, peuvent être éventuellement modifiées. En outre, les règles et règlements visant les activités aéroportuaires peuvent évoluer, tout comme la disponibilité des crénaux ou installations aéroportuaires appropriés peut varier. Air Canada exploite actuellement un certain nombre de vols sur des routes internationales aux termes d'ententes, 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 ententes, 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 ententes visant les services aériens conclues 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 considérables des immobilisations corporelles et incorporelles.

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

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

Le mécanisme mondial basé sur le marché, appelé régime de compensation et de réduction de carbone pour l’aviation internationale (CORSIA), que l’Organisation de l’aviation civile internationale (l’« OACI ») a adopté en 2016, vise les émissions des vols internationaux applicables. Le régime CORSIA doit être appliqué par phases, les deux premières (s’échelonnant de 2021 à 2023 et de 2024 à 2026, respectivement) étant volontaires, la troisième phase (qui s’échelonne de 2027 à 2035) étant obligatoire. Le Canada a adopté volontairement la première phase. En fonction du régime CORSIA, le Parlement européen et le Conseil de l’Union européenne ont continué d’exempter du système d’échange de droits d’émissions de l’Union européenne (l’« UE ») les vols reliant l’Europe et les pays tiers. En 2016, le gouvernement fédéral canadien a proposé un modèle pancanadien pour la tarification du carbone devant être adopté dans toutes les administrations d’ici 2018, la tarification devant se baser sur les émissions de gaz à effet de serre provenant de toutes les sources de carburant fossile, notamment le carburant aviation et les autres carburants qu’utilise Air Canada relativement aux opérations au sol ou à l’équipement fixe de combustion. Les provinces canadiennes peuvent mettre sur pied, soit un système explicite fondé sur les tarifs, comme une taxe sur le carbone ou un système basé sur les prélèvements, soit un système de plafonnement et d’échange. Certaines provinces, notamment la Colombie-Britannique et le Québec, ont instauré un système de tarification du carbone, d’autres appliquent le système du filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone. Air Canada et les transporteurs régionaux exploitant des vols pour le compte d’Air Canada sont assujettis à une tarification sur le carbone visant les vols exploités entre provinces.

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

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

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

En 2019, le gouvernement fédéral a adopté le *Règlement sur la protection des passagers aériens* pris en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, lequel règlement régit les vols au départ et à destination du Canada, y compris les vols de correspondance. Ce règlement énonce les obligations du transporteur,

notamment en cas de retards ou d'annulations de vol, de refus d'embarquement, de perte de bagages, et fournit dans certains cas les normes minimales pour le traitement et l'indemnisation des passagers, et d'autres obligations. Le ministre des Transports est également autorisé à ordonner à l'Office des transports du Canada de promulguer des règlements concernant toute autre obligation d'un transporteur à l'égard des passagers.

Programme de fidélisation Aéroplan – La perte de partenaires pour l'échange de points, les modifications visant l'accumulation ou les taux d'échange, la hausse des 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 janvier 2019, Air Canada a réalisé l'acquisition d'Aéroplan inc. (anciennement Aimia Canada Inc.), propriétaire et exploitant du programme de fidélisation Aéroplan. Air Canada offre à ses clients membres Aéroplan la possibilité d'accumuler des milles 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 du maintien d'un nombre suffisant de partenaires d'accumulation et d'échange de points. Des hausses des taux d'échange des milles Aéroplan accumulés, tout défaut de bien exploiter le programme Aéroplan ou une interruption ou perturbation imprévue des services du programme Aéroplan pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Air Canada s'applique à mettre sur pied un nouveau programme de fidélisation Aéroplan refondu, initiative qui exige d'importants investissements et comporte certains risques et incertitudes, notamment le risque lié à la capacité d'attirer de nouveaux participants et de fidéliser les participants actuels, d'instaurer les systèmes de technologie de l'information et de gestion de la fidélisation nécessaires, outre le risque lié au passage de l'actuel programme Aéroplan au nouveau programme de fidélisation. Bien qu'Air Canada estime qu'elle serait en mesure d'atténuer et de surmonter les risques et de mener à bien la création de son nouveau programme de fidélisation, le transfert depuis le programme Aéroplan actuel ainsi que le lancement et l'exploitation du nouveau programme de fidélisation d'Air Canada comportent des risques susceptibles de porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à 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. Le changement climatique peut accroître la fréquence et l'intensité des intempéries graves au sol et dans les airs (notamment des épisodes de turbulence). Les phénomènes météorologiques violents à des aéroports ou destinations desservis par Air Canada peuvent influencer sur la viabilité ou le coût d'exploiter des vols pour ces destinations. Les préoccupations concernant le changement climatique et l'effet des émissions de carbone provenant du transport aérien pourraient comprimer la demande connexe et nuire à la perception qu'a le public d'Air Canada et de sa marque. Le changement climatique ainsi que le défaut de s'adapter et de réagir à l'évolution du cadre réglementaire connexe ou de l'opinion publique, le défaut de mettre en œuvre des technologies réduisant efficacement les répercussions sur le climat ou l'environnement, d'améliorer la durabilité des activités d'exploitation ou par ailleurs de faire face aux enjeux liés au changement climatique en temps opportun seraient susceptibles de porter un grave préjudice à Air Canada, à sa marque, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

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

Des conditions environnementales, des enjeux technologiques et d'autres facteurs en surcroît de ceux découlant de conditions météorologiques, y compris des facteurs mentionnés dans le présent rapport de gestion, pourraient occasionner des retards ou interruptions 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 retards ou des interruptions de service, faire augmenter les coûts d'Air Canada ou comprimer la demande de déplacements par avion, tous des facteurs pouvant porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

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

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

Air Canada estime que sa réussite repose sur la valeur de sa marque et son aptitude à la préserver, à la faire croître et à en tirer parti. La marque Air Canada a acquis une grande notoriété dans le monde entier et la Société est très bien notée dans le cadre d'études de tiers sur la valeur de la marque qui tiennent compte en partie de la perception des consommateurs relativement à l'appréciation subjective de diverses caractéristiques. Air Canada estime jouir d'une excellente réputation, qu'elle s'efforce d'ailleurs d'améliorer sans cesse, du fait de la sûreté et de la qualité de ses services et de l'excellente expérience voyage qu'elle offre constamment à ses passagers. La marque Air Canada et la réputation de celle-ci pourraient se ressentir défavorablement de toute publicité négative importante par le truchement des médias sociaux. Qu'elle soit justifiée ou non, la publicité négative peut se répandre

rapidement dans les médias sociaux et numériques. L'incapacité de la Société de réagir en temps opportun et de manière appropriée à la publicité négative pourrait nuire à sa marque et à sa réputation. Tout défaut de préserver ou d'accroître la valeur de sa marque, notamment en raison d'un acte ou d'une omission de sa part ou de la part d'un partenaire commercial ou d'un tiers, pourrait avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Endettement – Le niveau d'endettement d'Air Canada est élevé, et rien ne garantit que la Société sera en mesure de régler ses dettes et d'honorer ses obligations locatives et autres

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

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 ententes 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 pas de conflit de travail ou d'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'ententes de coentreprise, cela pourrait avoir de graves répercussions sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière

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

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

Certains des arrangements 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. Bien qu'Air Canada ait réussi récemment à négocier des clauses restrictives plus favorables et moins contraignantes, rien ne garantit qu'elle pourra continuer de le faire. Les autres ententes 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.

Se reporter à la rubrique 10.8, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les ententes d'Air Canada concernant le traitement des opérations par carte de crédit.

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 la situation de trésorerie d’Air Canada, entre autres les risques ayant trait aux conditions économiques, aux taux de change, à la concurrence accrue, à la volatilité des prix du carburant, aux différends de travail et aux clauses restrictives de contrats (qui imposent à Air Canada des réserves de liquidités minimales, exigence qui pourrait l’obliger à fournir des dépôts de garantie à des contreparties). Pour gérer ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d’Air Canada, d’importantes liquidités ainsi que des charges d’exploitation et des dépenses d’investissement courantes considérables sont nécessaires.

Bien que sa situation de trésorerie ait connu une amélioration sensible au cours des dernières années, rien ne garantit qu’Air Canada continuera de disposer de liquidités suffisantes, issues 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 notes 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.

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 arrangements contractuels ou l’évolution du cadre législatif ou réglementaire. Les litiges ou les réclamations à venir pourraient avoir un effet néfaste important sur Air Canada, ses activités, son résultat d’exploitation et sa situation financière.

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

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

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

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens, des régimes complémentaires de retraite et des régimes de retraite pour les employés à l’étranger. Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l’évaluation périodique de la situation de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l’exploitation (en supposant l’existence indéfinie du régime) et de la solvabilité (en supposant la résiliation immédiate du régime). En outre, tout régime agréé canadien doit faire l’objet de cotisations au titre des services rendus au cours de l’exercice considéré à moins que ces cotisations ne puissent être prélevées (sous réserve des modalités du régime et de la législation en vigueur) d’un excédent de solvabilité suffisant. Les obligations d’Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation prévues) peuvent varier considérablement en fonction de divers facteurs, notamment les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite, l’évolution de la réglementation, les données démographiques du régime, les modifications apportées aux dispositions du régime, les modifications apportées aux stratégies de placement des actifs des régimes, les hypothèses et les méthodes utilisées et l’évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l’actif des régimes et les variations des taux d’intérêt) et d’autres facteurs. La détérioration des conditions économiques ou un fléchissement des taux d’intérêt pendant une période prolongée pourraient faire augmenter considérablement les obligations d’Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite, ce qui porterait un grand préjudice à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière. Se reporter à la rubrique 10.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

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

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

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

Le secteur des assurances aviation réévalue en permanence les risques posés par les actes terroristes qu’il est prêt à couvrir et cela 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 contre le risque de guerre). Dans l’éventualité où les assureurs actuels d’Air Canada ne pourraient ou ne voudraient lui fournir une couverture d’assurance et en l’absence de mesures du gouvernement du Canada visant à 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.

21. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

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

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

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

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

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et de concert avec eux, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication de la Société (aux termes du *Règlement 52-109*) et a conclu que, au 31 décembre 2019, ces contrôles et procédures étaient efficaces.

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

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière (aux termes du *Règlement 52-109*). Pour ce faire, elle est partie des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne (2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu que, au 31 décembre 2019, les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique de la Société en matière de communication d'informations financières et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

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

Au cours du trimestre clos le 31 décembre 2019, certaines modifications au contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société ont eu, ou sont raisonnablement réputées avoir eu, une incidence significative sur celui-ci.

En novembre 2019, la Société a entrepris la transition vers un nouveau système de réservations, laquelle donne lieu à des changements et améliorations sensibles visant ses processus à l'égard des réservations, de la billetterie et des ventes. Cette transition comprend la migration des réservations de billets actives dans le nouveau système. Du fait de ce changement de système, les contrôles internes, la documentation et les procédures ont été mis à jour et mis à l'essai durant le quatrième trimestre de 2019.

En outre, durant le premier trimestre de 2019, comme il a déjà été indiqué, Air Canada a adopté de nouvelles procédures de contrôle interne relativement à l'adoption d'IFRS 16 *Contrats de location* et à la consolidation du programme de fidélisation Aéroplan.

Par suite de l'adoption d'IFRS 16 *Contrats de location*, de nouveaux contrôles internes ont été mis en place au premier trimestre de 2019 pour assurer le suivi et l'inscription des obligations locatives et des actifs au titre du droit d'utilisation supplémentaires, notamment de nouveaux processus visant à enregistrer les changements et autres modifications liés à ces contrats de location. De plus, de nouveaux processus ont été mis en œuvre afin de communiquer l'information à fournir conformément à la nouvelle norme.

Comme il est décrit à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, et à la rubrique 15, *Jugements et estimations comptables critiques*, de nouvelles estimations et méthodes comptables ont été adoptées relativement à la comptabilisation des produits différés d'Aéroplan, notamment des estimations visant l'équivalent de la valeur du billet et les désistements. De nouveaux contrôles internes ont été mis en place par suite de l'acquisition d'Aéroplan.

22. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

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

BAIIDA

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

Le BAIIDA est rapproché du bénéfice d'exploitation selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrième trimestre			Exercices		
	2019	2018	Variation (\$)	2019	2018	Variation (\$)
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	145 \$	179 \$	(34) \$	1 650 \$	1 496 \$	154 \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	520	440	80	1 986	1 717	269
BAIIDA	665 \$	619 \$	46 \$	3 636 \$	3 213 \$	423 \$

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, des charges d'exploitation d'Aéroparc pour l'exercice d'acquisition initial 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 voyage 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.

Après la réalisation de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019, Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la Société, les CESMO ajustées d'Air Canada pour 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan.

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		
	2019	2018	Variation (\$)	2019	2018	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 284 \$	4 048 \$	236 \$	17 481 \$	16 507 \$	974 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Charge de carburant aviation	(1 013)	(1 091)	78	(4 347)	(4 500)	153
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(131)	(126)	(5)	(627)	(602)	(25)
Charges d'exploitation d'Aéroplan	(58)	-	(58)	(200)	-	(200)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 082 \$	2 831 \$	251 \$	12 307 \$	11 405 \$	902 \$
SMO (en millions)	26 431	25 597	3,3 %	112 814	110 866	1,8 %
CESMO ajustées (en cents)	11,67 ¢	11,06 ¢	5,5 %	10,91 ¢	10,29 ¢	6,1 %

Résultat avant impôts ajusté

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2019	2018	Variation (\$)	2019	2018	Variation (\$)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	172 \$	(391) \$	563 \$	1 775 \$	228 \$	1 547 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Perte (profit) de change	(92)	444	(536)	(499)	578	(1 077)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	10	12	(2)	39	50	(11)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(5)	3	(8)	(23)	1	(24)
Profit aux règlements et modifications de dettes	(6)	-	(6)	(6)	(9)	3
(Profit) perte à la cession d'actifs ¹⁾	(13)	-	(13)	(13)	188	(201)
Résultat avant impôts ajusté	66 \$	68 \$	(2) \$	1 273 \$	1 036 \$	237 \$

1) En 2018, Air Canada a comptabilisé une perte à la cession d'actifs de 188 M\$ relativement à la vente de 25 appareils E190 d'Embraer.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué

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

Le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) se rapproche du bénéfice net selon les PCGR de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2019	2018	Variation (\$)	2019	2018	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	152 \$	(360) \$	512 \$	1 476 \$	37 \$	1 439 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
(Profit) perte de change	(94)	403	(497)	(430)	530	(960)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	7	10	(3)	28	37	(9)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(4)	3	(7)	(17)	1	(18)
Profit aux règlements et modifications de dettes	(4)	(5)	1	(4)	(4)	-
(Profit) perte à la cession d'actifs ¹⁾	(10)	4	(14)	(10)	137	(147)
Recouvrement d'impôts net exceptionnel ²⁾	-	-	-	(126)	-	(126)
Bénéfice net ajusté	47 \$	55 \$	(8) \$	917 \$	738 \$	179 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	269	275	(6)	272	276	(4)
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué	0,17 \$	0,20 \$	0,03 \$	3,37 \$	2,67 \$	0,70 \$

1) En 2018, Air Canada a comptabilisé une perte à la cession d'actifs de 188 M\$ relativement à la vente de 25 appareils E190 d'Embraer.

2) Air Canada a comptabilisé des éléments d'impôts nets exceptionnels en 2019 qui ont trait principalement à son acquisition d'Aéroparc le 10 janvier 2019.

Le tableau suivant présente les données relatives aux actions servant au calcul du bénéfice par action (résultats dilué et de base) en fonction du bénéfice ajusté par action :

(en millions)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2019	2018	2019	2018
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	266	271	268	272
Effet dilutif	3	4	4	4
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	269	275	272	276

Rendement du capital investi

Air Canada se sert du rendement du capital investi afin d'évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise pour générer des rendements. Le rendement du capital investi se fonde sur le résultat avant impôts ajusté, compte non tenu des charges d'intérêts. Le capital investi comprend la moyenne de la dette à long terme en glissement annuel, la moyenne des obligations locatives en glissement annuel, la moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires en glissement annuel, déduction faite de la trésorerie excédentaire. Air Canada définit la trésorerie excédentaire comme le total de la trésorerie et des placements qui excède le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités d'exploitation. Cette mesure de la liquidité comprend la trésorerie, les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions à court terme ainsi que les placements à long terme. Air Canada estime que le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités commerciales courantes correspond à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie suffit pour couvrir les produits passages perçus d'avance et combler les besoins de liquidité d'Air Canada, comme ils sont décrits à la rubrique 10.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion. Air Canada calcule le capital investi en fonction d'une méthode de calcul du rendement du capital investi basée sur la valeur comptable, comme il est décrit ci-dessus. Se reporter à la définition du résultat avant impôts ajusté plus haut en vue de savoir pourquoi Air Canada recourt au résultat avant impôts ajusté pour évaluer le rendement financier avant impôts global de ses activités.

Le rendement du capital investi se rapproche du bénéfice avant impôts sur le résultat selon les PCGR de la façon suivante :

	Périodes de 12 mois closes les	
	31 décembre 2019	31 décembre 2018
(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)		
Bénéfice avant impôts sur le résultat selon les PCGR	1 775 \$	228 \$
Retrancher :		
(Profit) perte de change	(499)	578
Coût financier net au titre des avantages du personnel	39	50
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(23)	1
Profit aux règlements et modifications de dettes ¹⁾	(6)	(9)
(Profit) perte à la cession d'actifs ²⁾	(13)	188
Résultat avant impôts ajusté	1 273 \$	1 036 \$
Compte tenu des éléments suivants :		
Charge d'intérêts	515	567
Résultat avant impôts ajusté avant les intérêts	1 788 \$	1 603 \$
Capital investi :		
Moyenne de la dette à long terme et des obligations locatives	9 582	9 649
Moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires, déduction faite de la trésorerie excédentaire	1 951	2 227
Capital investi	11 533 \$	11 876 \$
Rendement du capital investi (en %)	15,5 %	13,5 %

1) En 2019, Air Canada a comptabilisé un profit aux règlements et modifications de dettes de 6 M\$ lié à la refixation de prix de la facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US.

En 2018, Air Canada a comptabilisé un profit aux règlements et modifications de dettes de 9 M\$, qui comprenait un profit de 11 M\$ lié à la refixation de prix de la facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US et une perte de 2 M\$ relative au remboursement anticipé d'un instrument d'emprunt à taux fixe.

2) En 2019, Air Canada a comptabilisé un profit à la cession d'actifs de 13 M\$ relativement à la vente d'un appareil, de moteurs de rechange et d'un simulateur de vol.

En 2018, Air Canada a comptabilisé une perte à la cession d'actifs de 188 M\$ relativement à la vente de 25 appareils d'Embraer.

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles sont couramment utilisés dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. En outre, les flux de trésorerie disponibles de 2019 ne tiennent pas compte du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroparc. Se reporter à la rubrique 10.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois (ratio de levier financier)

Le ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier » dans le présent rapport de gestion) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette divisée par le BAIIDA des 12 derniers mois (compte non tenu des éléments particuliers). Comme il est mentionné plus haut, Air Canada retranche les éléments particuliers des résultats relatifs au BAIIDA (qui sont utilisés pour déterminer le ratio de levier financier), car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente. Se reporter à la rubrique 10.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

23. GLOSSAIRE

Aéroplan – Aéroplan inc., anciennement connue sous la dénomination Aimia Canada 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 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Air Canada retrace les éléments particuliers du calcul du BAIIDA.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé(e) d'Air Canada ajusté(e) en vue d'en exclure l'incidence après impôts des profits ou pertes de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers. Le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Boeing – The Boeing Company.

Bombardier – Bombardier Inc.

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

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

CESMO ajustées – Charges d'exploitation par SMO ajustées afin d'en exclure l'effet attribuable à la charge de carburant aviation, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, aux charges d'exploitation d'Aéroplan et aux éléments particuliers. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *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.

Coût moyen pondéré du capital (CMPC) – Mesure du coût du capital qu'établit la direction en pondérant de façon proportionnelle chaque catégorie de capital.

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

Flux de trésorerie disponibles – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles de 2019 ne tiennent pas compte du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 10.5, *Flux de trésorerie consolidés*, et 22, *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 sièges-milles offerts (SMO) divisé par le total des sièges routés.

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

Passagers payants transportés – Renvoie à la définition établie par l'Association du Transport Aérien International (« 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) – 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 siège-mille offert.

Ratio de levier financier – Ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIDA des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 10.3, *Dette nette*, et 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement du capital investi – Mesure de la rentabilité du capital qu'utilise une société pour générer des rendements. Le rendement du capital investi est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par passager-mille payant.

Résultat avant impôts ajusté – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat et ajusté en vue d'en exclure l'incidence des profits ou pertes de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 22, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

Sky Regional – Sky Regional Airlines Inc.

Toronto-Pearson – Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto.