



Rapport annuel

2022



AIR CANADA

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE





Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

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

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

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, comme le conflit militaire entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les effets rémanents de la pandémie de COVID-19, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres intervenants soutenant les activités aéroportuaires et de transport aérien), la dépendance d'Air Canada envers les transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité et l'intégration de la main-d'œuvre d'Air Canada, les autres épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les relations de travail et les coûts connexes, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, la capacité d'Air Canada de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada, qui est intégré au présent rapport annuel. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport annuel représentent les attentes d'Air Canada en date de ce rapport (ou à la date précisée de leur formulation) et ils peuvent changer par la suite.

Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d'évaluer l'incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi que les initiatives, plans et propositions connexes que la Société et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment les actions et les efforts concertés des gouvernements, de l'industrie, des fournisseurs et des autres parties prenantes et acteurs impliqués, ainsi que le développement et la mise en œuvre de nouvelles technologies. La nature précise des lois, règlements, normes et accords contraignants ou non contraignants à venir, qui font l'objet d'une attention accrue de la part de multiples parties prenantes à l'échelle locale et internationale, ne peut être prédite avec un quelconque degré de certitude, pas plus que leur incidence financière, opérationnelle ou autre. Rien ne garantit la mesure dans laquelle l'un ou l'autre de nos objectifs climatiques sera atteint, ni que les investissements futurs que nous ferons pour atteindre nos objectifs climatiques produiront les résultats escomptés ou répondront aux attentes croissantes des parties prenantes en matière d'environnement, de responsabilité sociale et de gouvernance. De plus, des événements futurs pourraient amener Air Canada à privilégier d'autres intérêts à plus court terme au détriment de la progression vers nos objectifs climatiques actuels, en fonction de la stratégie commerciale, de facteurs économiques, réglementaires et sociaux, de pressions potentielles de la part d'investisseurs, de groupes d'activistes ou d'autres parties prenantes. Si nous ne sommes pas en mesure de respecter nos objectifs et nos engagements relativement aux changements climatiques ou d'en rendre compte de façon appropriée, nous pourrions faire l'objet d'une publicité et de réactions négatives de la part d'autres investisseurs, de clients, de groupes de défense ou d'autres parties prenantes, ce qui pourrait nuire à la réputation d'Air Canada ou avoir d'autres effets négatifs sur la Société.

Propriété intellectuelle

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

Contenu

Introduction

- 4** Message de Michael Rousseau, président et chef de la direction
- 8** Faits saillants de l'entreprise en 2022
- 9** Stratégie de l'entreprise
- 23** Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs
- 24** Conseil d'administration et comités
- 25** Hauts dirigeants

26 Rapport de gestion 2022

- 27 1. Principales mesures financières et statistiques
- 28 2. Introduction et principales hypothèses
- 30 3. À propos d'Air Canada
- 33 4. Aperçu
- 42 5. Résultats des activités – Comparaison des exercices 2022 et 2021
- 50 6. Résultats des activités – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2022 et de 2021
- 57 7. Parc aérien
- 59 8. Gestion financière et gestion du capital
 - 8.1 Liquidité 59
 - 8.2 Situation financière..... 60
 - 8.3 Dette nette..... 61
 - 8.4 Fonds de roulement..... 61
 - 8.5 Variations des flux de trésorerie..... 62
 - 8.6 Dépenses d'investissement et accords de financement connexes 63
 - 8.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite..... 64
 - 8.8 Obligations contractuelles..... 65
 - 8.9 Capital-actions..... 66
- 67 9. Résultats financiers trimestriels
- 68 10. Principales informations annuelles
- 69 11. Instruments financiers et gestion du risque
- 72 12. Méthodes comptables
- 74 13. Jugements et estimations comptables critiques
- 77 14. Accords hors bilan
- 77 15. Transactions entre parties liées
- 78 16. Sensibilité des résultats
- 79 17. Gestion du risque de l'entreprise et gouvernance
- 81 18. Facteurs de risque
- 90 19. Contrôles et procédures
- 91 20. Mesures financières hors PCGR
- 96 21. Glossaire

97 États financiers consolidés et notes complémentaires 2022

- 98 Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière
- 99 Rapport de l'auditeur indépendant
- 104 États consolidés de la situation financière
- 105 Comptes consolidés de résultat
- 106 États consolidés du résultat global
- 106 États consolidés des variations des capitaux propres (du déficit)
- 107 Tableaux consolidés des flux de trésorerie
- 108 1. Informations générales
- 109 2. Base d'établissement et principales méthodes comptables
- 121 3. Jugements et estimations comptables critiques
- 123 4. Coûts de restructuration et de transaction
- 124 5. Placements, dépôts et autres actifs
- 125 6. Immobilisations corporelles
- 127 7. Immobilisations incorporelles
- 129 8. Goodwill
- 130 9. Dette à long terme et obligations locatives
- 135 10. Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel
- 143 11. Provisions pour autres passifs
- 144 12. Impôts sur le résultat
- 148 13. Capital-actions
- 150 14. Rémunération fondée sur des actions
- 153 15. Perte par action
- 154 16. Engagements
- 155 17. Instruments financiers et gestion du risque
- 162 18. Éventualités, garanties et indemnités
- 163 19. Informations concernant le capital
- 164 20. Produits des activités ordinaires
- 166 21. Transactions entre parties liées



Message de Michael Rousseau, président et chef de la direction

Air Canada a célébré son 85^e anniversaire en 2022, et les raisons de nous réjouir ont été nombreuses malgré les difficultés auxquelles le secteur mondial du transport aérien a dû faire face. L'année dernière, nous avons renforcé nos activités et notre situation financière après les graves répercussions de la pandémie de COVID-19, et nous pouvons être très fiers de ce que nous avons accompli.

L'assouplissement des restrictions de déplacements liées à la COVID-19 a permis une reprise sans équivoque des voyages d'agrément au second semestre de 2022. Chaque trimestre, nos résultats se sont progressivement améliorés d'une année sur l'autre pour même dépasser certains niveaux d'avant la COVID-19 au quatrième trimestre. Le cours de notre action, bien qu'affecté par les difficultés qui ont secoué l'industrie, a néanmoins dépassé l'indice NYSE ARCA Airline pour l'année écoulée et s'est classé au deuxième rang par rapport aux six autres transporteurs aériens internationaux retenus pour mesurer le rendement total pour les actionnaires.

Pour 2022, nous avons déclaré des produits d'exploitation de 16,6 milliards de dollars, contre 6,4 milliards en 2021. Nous avons déclaré une perte d'exploitation de 187 millions de dollars, en baisse de 2,8 milliards de dollars contre une perte d'exploitation de 3 milliards de dollars en 2021. Le BAIIDA ajusté* s'est établi à 1,5 milliard de dollars, soit une amélioration de près de 3 milliards par rapport à l'année précédente. Les produits passages se sont établis à 14,2 milliards de dollars, contre 4,5 milliards, et les charges d'exploitation ont atteint 16,7 milliards de dollars, contre 9,4 milliards en 2021. Nous avons terminé l'année 2022 avec une dette nette de 7,5 milliards de dollars, en hausse de 542 millions par rapport

* Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotations aux amortissements) est une mesure financière hors PCGR et n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers. Cette mesure n'a pas de sens normalisé, ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doit pas être considérée comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion 2022, lequel est incorporé au présent rapport annuel, pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus proche.

à 2021, et des liquidités totales de plus de 9,8 milliards de dollars, en baisse de quelque 700 millions de dollars par rapport au 31 décembre 2021, principalement en raison des dépenses d'investissement générales et des remboursements de la dette, au chapitre desquels figurent le rachat et l'annulation des billets de premier rang convertibles échéant en 2025 que nous avons finalisés en 2022.

Nos résultats financiers de 2022 montrent que nous devenons plus forts chaque jour et nous permettent de saisir davantage d'occasions pour faire progresser nos activités, notamment au moyen de l'innovation, des avancées technologiques et d'une culture axée sur le client. Nous visons à offrir la meilleure expérience possible à nos clients, alors que nous composons avec la reprise sans précédent des voyages après avoir frôlé l'effondrement au début de la pandémie.

Nous sommes le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada, tant sur les marchés intérieurs que transfrontaliers (Canada-États-Unis) et internationaux. Nous avons rétabli des liaisons, revu nos fréquences à la hausse et étendu notre réseau à de nouvelles destinations, ce qui nous a permis de transporter plus de 37 millions de clients en 2022, contre 13,7 millions en 2021. De ces 37 millions de clients que nous avons transportés lors du dernier exercice, nous en avons transporté plus de 25 millions entre juin et décembre 2022, ce qui correspond à environ 1,8 fois le nombre total de passagers transportés en 2021 sur une période de sept mois seulement. Et surtout, nous avons transporté ces clients en toute sécurité, un devoir qui demeure notre priorité absolue. De plus, notre partenariat d'exploitation à code multiple avec Emirates et notre partenariat de coentreprise transfrontalier bonifié avec United Airlines contribuent à apporter à nos plaques tournantes un trafic de correspondance accru au Canada, tout en offrant davantage de possibilités aux visiteurs et aux nouveaux arrivants.

Nos résultats financiers confirment également la profonde résilience que nous avons intégrée au sein de notre entreprise pour en assurer la stabilité à long terme. En prévision de la reprise des voyages, Air Canada s'est préparée activement dès le début de l'année et a fait preuve du soin et de la classe qui font sa réputation. Nous avons compté près de 36 000 employés en service actif en 2022, témoignage de notre volonté et de notre enthousiasme à reconstruire notre société aérienne et à améliorer notre rendement. Grâce à l'intégration et à la formation des nouveaux employés, notre famille s'est agrandie tout en continuant à incarner l'empathie et la gentillesse qui font notre renommée. Notre confiance en nos collègues, alors que nous développons, formons et encadrons nos équipes, est au cœur de notre stratégie.

Nous préparons notre Société à faire face à la demande future en voyages, tout en garantissant la sécurité de nos clients et de nos employés, pendant le vol et au sol.

Nous avons pris des décisions éclairées, sommes restés compétitifs et avons continué à mettre l'accent sur tous les aspects de l'expérience client en investissant dans des technologies nouvelles et perfectionnées, ainsi que dans l'amélioration de nos produits.

Pour rehausser davantage l'expérience client, nous avons lancé le Rehaussement de l'expérience client (ECX), un nouveau programme emballant. L'excellence du service à la clientèle que nous offrons à chaque client est au cœur du programme ECX. Le programme comprend les outils que nous concevons, la technologie que nous utilisons et la formation que nous offrons à nos employés pour nous assurer qu'ils disposent de tout ce dont ils ont besoin pour soutenir notre exploitation et prendre soin de nos clients. À titre d'exemple, nous avons notamment présenté en décembre un outil d'identification numérique dans le cadre de notre programme de technologie biométrique.

Le programme Aéroplan d'Air Canada est déterminant pour s'assurer de la fidélité de nos clients et en attirer de nouveaux. Il continue de produire de solides résultats et a connu une croissance sans précédent. Le programme a accueilli plus de nouveaux membres en 2022 qu'au cours de toute autre année et est en bonne voie pour atteindre son objectif de sept millions de membres en 2023. Le programme Aéroplan répond également à notre objectif de créer des sources de revenus diversifiées pour notre Société.

Air Canada Cargo génère aussi de solides résultats, ses produits ayant atteint 1,3 milliard de dollars en 2022, contre 717 millions de dollars en 2019. À la fin de 2022, nous disposions de trois avions-cargos en service et nous prévoyons en exploiter quatre autres en 2023. Nous comptons en avoir douze au total au cours des prochaines années.

L'implication des parties prenantes et la réputation de l'entreprise, notamment en ce qui concerne les programmes environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG), sont des éléments importants de la fidélité de la clientèle. En 2022, notre performance environnementale s'est considérablement améliorée et nous sommes demeurés résolus à créer une industrie du transport aérien meilleure et plus durable, notamment en renouvelant notre parc aérien et en optant pour des appareils plus économes en carburant. L'expansion de notre parc aérien nous permettra de réduire nos émissions par siège tout en nous permettant d'offrir une expérience de voyage modernisée et agréable à nos clients.

Le plan d'action climatique d'Air Canada est notre feuille de route pour devenir une société aérienne plus durable et contribuer à rendre ce secteur plus écoresponsable. Les enjeux ESG sont au cœur des préoccupations de nos clients, de nos collègues, de nos actionnaires, de nos partenaires et des autres parties prenantes. Nous assumons nos responsabilités : nous avons publié, en 2022, notre premier rapport du Groupe de travail sur l'information financière liée aux changements climatiques (GIFCC) et avons établi des objectifs ambitieux pour lutter contre les changements climatiques et atteindre la carboneutralité d'ici 2050, notamment grâce à des investissements judicieux.

Nous avons pris des décisions éclairées, sommes restés compétitifs et avons continué à mettre l'accent sur tous les aspects de l'expérience client en investissant dans des technologies nouvelles et perfectionnées, ainsi que dans l'amélioration de nos produits.

Nous sommes essentiellement tributaires de tous les intervenants dans la chaîne d'action en faveur du climat pour atteindre nos objectifs collectifs, et nous collaborons avec les gouvernements, l'industrie et les autres pour les encourager à faire leur part.

Nous sommes conscients que notre taille et la portée mondiale de notre exploitation nous donnent le pouvoir de changer les choses. Directement ou par l'intermédiaire de la

Fondation Air Canada, nous soutenons continuellement les collectivités dans le besoin par des contributions et des dons non financiers, ainsi que par des occasions de bénévolat pour les employés, afin d'apporter des changements positifs et durables. En 2022, plus de 600 employés d'Air Canada ont fait du bénévolat pour plusieurs causes soutenues par la Fondation Air Canada. Une centaine d'employés d'Air Canada se sont portés volontaires pour envoyer des marchandises humanitaires indispensables, expédiées par avions-cargos d'Air Canada, afin de soutenir les Ukrainiens dans le conflit actuel entre l'Ukraine et la Russie. Nos employés et la Fondation ont également apporté une contribution pécuniaire en faisant don de 170 000 \$. Notre contribution supplémentaire de 100 millions de points Aéroplan a permis à environ 2 500 Ukrainiens de se rendre au Canada.

Nous continuons de projeter une image des plus positives de notre culture et de sa diversité. En recourant à une approche globale qui s'appuie sur les quatre composantes clés que sont la sensibilisation communautaire, l'imputabilité, la représentation et la mobilisation du personnel, nous avons ainsi renforcé l'engagement que nous avons pris en matière de diversité, d'équité et d'inclusion.

Cela se traduit en partie par l'intégration continue des langues officielles du Canada à notre culture d'entreprise, laquelle illustre la culture et les caractéristiques uniques de notre pays. Dans cet esprit, nous avons créé une direction des Langues officielles en 2022 pour superviser la mise en œuvre du Plan d'action linguistique d'Air Canada. Axé sur la gouvernance, la communication et la sensibilisation, ce plan s'aligne sur nos objectifs commerciaux et répond aux besoins de nos clients. Nous avons également investi pour aider nos employés à améliorer leurs compétences linguistiques et pour faciliter leurs efforts afin qu'ils puissent toujours servir nos clients dans la langue de leur choix. Ce ne sont là que quelques exemples de la façon dont nous continuons à mettre en valeur le meilleur de notre culture et de sa diversité.

Chaque élément décrit dans ce rapport renforce notre engagement à restaurer et à reconstruire nos activités, ainsi qu'à poursuivre nos priorités ESG en vue de renouer avec notre ambition de devenir un champion mondial.

J'aimerais conclure en remerciant nos employés de leur dévouement, de leur ténacité et de leur travail acharné. Mais je tiens aussi à remercier nos clients d'avoir choisi Air Canada. Avec fierté, nous portons haut notre drapeau, et leur fidélité nous est précieuse. Je remercie notre équipe de direction de ses conseils, ainsi que nos actionnaires de leur soutien constant et de leur confiance en Air Canada. Les dernières années ne nous ont pas découragés; au contraire, les difficultés liées à la pandémie nous ont incités à trouver des solutions créatives et à nous adapter pour atteindre nos objectifs. Enfin, je tiens à remercier notre Conseil d'administration de son aide judicieuse et de la confiance qu'il accorde à toute notre équipe.

Je me réjouis à l'avance de vous présenter d'autres solides résultats tout au long de l'année 2023 et de vous faire part de nos réalisations l'année prochaine.

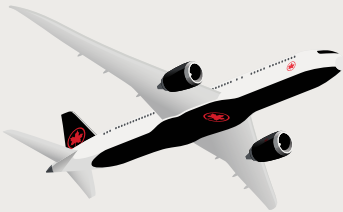
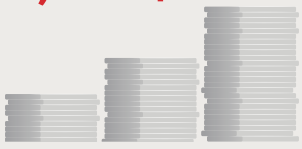
Je vous remercie.





FAITS SAILLANTS DE L'ENTREPRISE EN 2022

DONNÉES FINANCIÈRES ET CHIFFRÉES

Produits d'exploitation	BAIIDA ajusté ¹⁾	Produits passages	Liquidités totales
16,6 G\$ 	1,46 G\$ Une amélioration de près de 3 G\$ par rapport à 2021 Perte d'exploitation 187 M\$ Une amélioration de près de 2,9 G\$ par rapport à 2021	14,2 G\$ 	9,8 G\$  PRÈS DE 36 000 EMPLOYÉS

RECONSTRUCTION DU RÉSEAU

945 vols quotidiens	185 destinations directes sur 6 continents	>37 M de passagers	Accords d'exploitation à code multiple conclus avec United Airlines et Emirates 	Renouvellement de la flotte • 737 MAX de Boeing • A220 d'Airbus • Annonce d'appareils A321XLR d'Airbus
------------------------	---	-----------------------	--	--

ENVIRONNEMENT

- Avion hybride électrique ES-30
- CHOOOSE
- Programme de voyages Laisser moins
- Véhicules électriques pour les opérations au sol

PROGRAMME POUR FACILITER LE TRANSPORT D'UKRAINIENS AU CANADA

Le programme a permis à 2 500 Ukrainiens de se rendre au Canada



DIVERSIFICATION DES ACTIVITÉS

Air Canada Cargo

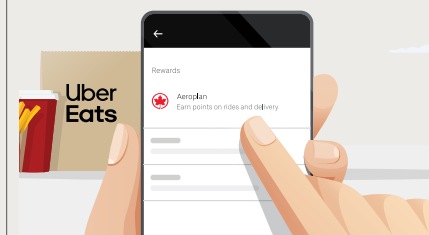
PLUS DE
3 600
VOLS TOUT-CARGO

3
AVIONS-CARGOS EN SERVICE

PRODUITS TOTALISANT
1,3 G\$
EN 2022

Aéroplan

Partenariats avec Starbucks, Uber, LCBO, BonPlan



ECX – AMÉLIORATIONS NUMÉRIQUES

- ✓ Liste d'attente pour des vols partant plus tôt
- ✓ Télévision en direct
- ✓ Wi-Fi à bord
- ✓ Expérience de repas à bord
- ✓ Salons Feuille d'érable

26 PRIX ET DISTINCTIONS



¹⁾ Le BAIIDA ajusté est une mesure financière hors PCGR. Cette mesure n'est pas conforme aux Principes comptables généralement reconnus au Canada (PCGR) pour la présentation d'états financiers. Cette mesure n'a pas de sens normalisé, ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doit pas être considérée comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion 2022 d'Air Canada (qui est intégré par renvoi aux présentes), qui peut être consultée sur SEDAR, au www.sedar.com, sous le profil de la Société, pour une explication de la composition de cette mesure hors PCGR, une explication de la façon dont cette mesure hors PCGR fournit des renseignements utiles aux investisseurs et les autres fins auxquelles la direction utilise cette mesure financière hors PCGR, ainsi qu'un rapprochement avec la mesure conforme aux PCGR la plus directement comparable.

Toujours plus haut

La stratégie d'entreprise d'Air Canada, Toujours plus haut, est l'objectif qui guide nos progrès dans tous les aspects de nos activités à l'aube d'une ère d'innovation et de concurrence énergique, ici et à l'étranger. Cette stratégie Toujours plus haut repose sur la croissance du chiffre d'affaires et la transformation des coûts, en mettant à profit notre réseau international, notre engagement envers les clients et l'évolution de notre culture.

Chaque équipe se concentre sur des programmes et des projets qui s'harmonisent avec nos quatre priorités : Assurer notre avenir, Atteindre de nouveaux horizons, Rehausser l'expérience de notre clientèle et S'entraider.



Assurer notre avenir



Nous avons progressé en demeurant vigilants à l'égard des coûts, en saisissant les occasions et en réalisant des investissements stratégiques judicieux.

Il nous incombe à tous d'exercer notre vigilance à l'égard des coûts et de veiller à investir dans la croissance en vue de rendements durables. Nous dépenserons lorsque cela sera vraiment nécessaire, mais nous dépenserons et travaillerons en alliant stratégie et efficacité.



L'APPAREIL A321XLR D'AIRBUS

Renouvellement du parc aérien en ayant recours à des appareils plus écoénergétiques :

Les A321XLR (30 appareils) et A220 (commande ferme de 60 appareils avec des options visant 15 appareils supplémentaires) d'Airbus renforcent notre capacité à rivaliser efficacement sur les marchés nord-américains et transatlantiques, à mesure que nous réintroduisons des itinéraires ou en ajoutons de nouveaux. Air Canada a reçu sa dernière commande ferme d'appareils 737 MAX de Boeing et sa flotte compte désormais 40 appareils de ce type. Ces appareils perfectionnés offrent une performance optimale et un confort accru aux passagers, et favorisent l'atteinte des objectifs environnementaux ambitieux d'Air Canada ainsi que l'accroissement de sa rentabilité globale.

La commande de 30 appareils hybrides électriques ES-30 (en cours de développement par la société suédoise Heart Aerospace) pour notre parc aérien nous aidera à atteindre notre objectif ambitieux de carboneutralité d'ici 2050. Comme ils sont propulsés par l'énergie d'une batterie, on s'attend à ce que ces appareils régionaux révolutionnaires, qui doivent entrer en service en 2028, génèrent moins de GES en vol et favorisent des économies et avantages opérationnels importants, tout en offrant aux collectivités locales un transport à faibles émissions à moyen et à long termes.

Air Canada a conclu un contrat visant l'achat de **deux nouveaux avions-cargos 777 de Boeing** qui devraient être livrés en 2024.

Air Canada Cargo a exploité trois avions-cargos 767 de Boeing en 2022 et prévoit disposer de dix avions-cargos 767 et de deux avions-cargos 777 dans les prochaines années.

Investissement technologique :

Notre investissement de **6,75 millions de dollars dans Carbon Engineering (CE)**, une entreprise canadienne de solutions climatiques, contribuera à soutenir l'avancement, à grande échelle industrielle, de la technologie de CE qui consiste à capter le dioxyde de carbone directement dans l'air.



LA SOCIÉTÉ CARBON ENGINEERING

Amélioration de notre Politique d'approvisionnement :

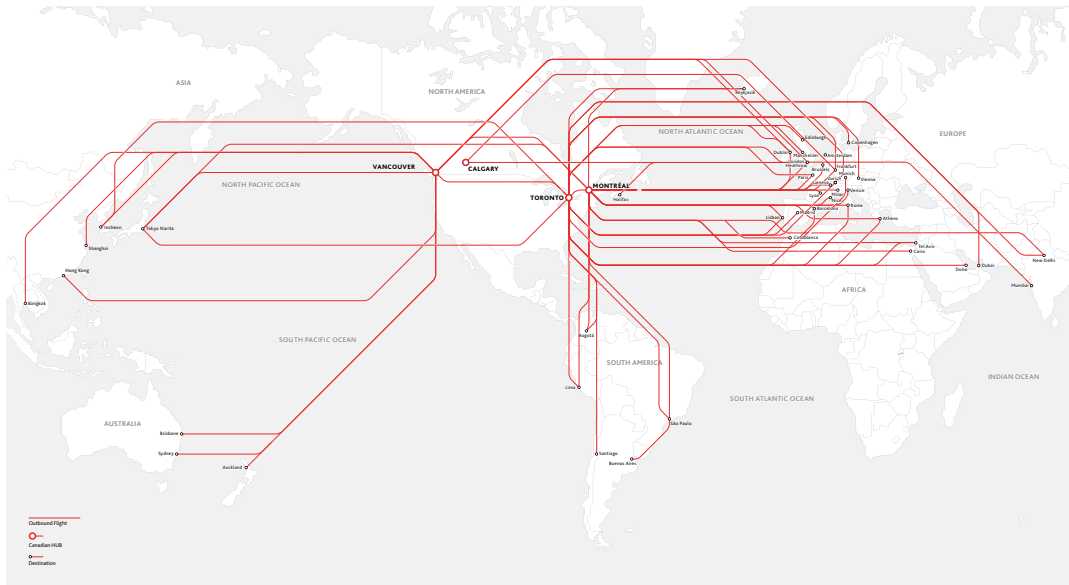
Nous avons bonifié notre approche stratégique et méthodique de l'approvisionnement, tout en intégrant les principes de l'approvisionnement durable, afin de garantir que la Société **obtienne la meilleure valeur possible pour les biens et services, tout en mettant à profit des économies d'échelle et en atténuant les risques**, à l'appui de la stratégie d'entreprise d'Air Canada.

Atteindre de nouveaux horizons



Nous avons continué à progresser en nous appuyant sur nos forces concurrentielles pour développer nos activités, en rétablissant et en élargissant notre portée en Amérique du Nord et dans le reste du monde, et en explorant sans cesse de nouvelles possibilités, malgré les difficultés du contexte opérationnel de 2022.

Nous pouvons utiliser nos forces concurrentielles de manière remarquable pour diversifier nos activités.



RÉSEAU INTERNATIONAL
DES LONG-COURRIERS
D'AIR CANADA 2022

UN ACCUEIL
CHALEUREUX
POUR NOS CLIENTS

Un réseau reconstruit et élargi :

Air Canada a assuré quotidiennement **945 vols directs** pour **185 destinations** sur six continents. Nous avons rehaussé notre portée internationale en **rétablissant 34 liaisons** transatlantiques et transpacifiques, notamment à destination de Paris, Amsterdam, Tel-Aviv et Tokyo au départ de Toronto. Nous avons également rétabli les services entre Montréal et Casablanca, Alger, Nice, Rome, Tel-Aviv et Tokyo. Nous avons assuré des vols à destination de Dublin, Francfort et Zurich au départ de Vancouver, et un service entre Halifax et Londres Heathrow a été mis en place au milieu du printemps. Barcelone, Budapest, Copenhague, Madrid, Milan et Venise, ainsi que Sydney, Brisbane et Auckland comptent parmi les dessertes européennes et du Pacifique Sud que nous avons rétablies pour nos clients, élargissant ainsi notre portée de manière stratégique.

Nous avons transporté plus de **37 millions de passagers**, en leur offrant le plus vaste réseau et le plus grand éventail d'options de voyages de tous les transporteurs canadiens.

Nous avons **accru la capacité en sièges-milles offerts (SMO) d'environ deux fois et demie par rapport aux niveaux de 2021**, ce qui représente environ 73 % de celle de 2019.

En décembre, nous avons lancé le premier service sans escale d'Air Canada desservant l'Asie du Sud-Est : quatre vols hebdomadaires entre Vancouver et Bangkok, en Thaïlande. Ce service offre à nos clients des options de voyage avec des correspondances optimisées au départ et à destination de notre plaque tournante transpacifique à l'aéroport de Vancouver. Nous avons également rétabli la liaison avec Mumbai au départ de Toronto, via Londres Heathrow, pour la saison hivernale.



Concernant notre service transfrontalier, nous avons lancé des **vols quotidiens entre Halifax et Newark**, ainsi qu'entre **Vancouver et Houston**. Nos clients ont ainsi un accès pratique à ces grands centres urbains et peuvent effectuer des correspondances par l'intermédiaire des réseaux mondiaux d'Air Canada et de son partenaire commercial United Airlines.

Depuis mai, Air Canada Rouge assure un service intérieur pour **Vancouver et Calgary au départ de Québec** par des appareils A319 d'Airbus.



UN DES AVIONS-CARGOS EN VOL

Air Canada Cargo :

Le chiffre d'affaires d'Air Canada Cargo a atteint 1,3 milliard de dollars en 2022, contre 717 millions en 2019.

Air Canada a assuré plus de 3 600 vols tout-cargo pour plus d'une dizaine de destinations, dont Toronto, Halifax, St. John's, Miami, Atlanta, Dallas, Quito, Lima, Bogotá, San Juan, Mexico, Guadalajara, Madrid et Francfort. Des avions de passagers ainsi que quelques appareils 777-300ER de Boeing et A330 d'Airbus ont été convertis temporairement pour assurer des vols tout-cargo afin de répondre à la demande d'espace de chargement de fret. Nous avons commencé à exploiter trois avions-cargos 767 de Boeing en 2022 et prévoyons en ajouter quatre autres en 2023. Air Canada Cargo utilise également l'espace de chargement de fret que procurent les gros-porteurs du parc principal d'Air Canada

Air Canada Cargo est devenue le premier exploitant canadien à utiliser des conteneurs certifiés à régulation de température dotés d'un système de surveillance en temps réel, comme les conteneurs Releye RLP et RAP d'Envirotainer (le second étant plus grand). Ces conteneurs sont conçus pour répondre aux exigences les plus strictes du fret aérien pharmaceutique. Avec leur autonomie de 170 heures (plus d'une semaine) sur une seule charge de batterie, les conteneurs sont en mesure de maintenir la température et de protéger la marchandise plus longtemps que toute autre solution offerte.

Air Canada a inauguré les installations spécialisées en chaîne du froid d'Air Canada Cargo à ses installations de fret à l'aéroport international Toronto Pearson. Les travaux de 16 millions de dollars entrepris avaient pour objet d'accroître et d'améliorer les capacités de maintien de la chaîne du froid d'Air Canada Cargo pour les envois tels que produits pharmaceutiques, denrées alimentaires fraîches et autres produits périssables.

Aéropian :

En 2022, plus d'un million de nouveaux membres se sont inscrits, et le nombre total de membres n'a jamais été aussi élevé.

Grâce au développement du réseau de partenaires avec divers groupes, notamment BonPlan, LCBO, Uber et Starbucks, les membres Aéropian peuvent accumuler et utiliser des points pour divers achats, tels que des réservations de billets et de séjours hôteliers.

En décembre 2022, Emirates s'est joint à Aéropian en tant que nouveau transporteur aérien partenaire. Les membres Aéropian peuvent accumuler et échanger des points pour tous les vols exploités par Emirates, qui dessert plus de 130 villes sur six continents.



AÉROPIAN EST EN PLEINE CROISSANCE.

UN PROGRAMME DE FIDÉLITÉ PRIMÉ :

PRIX CANADA'S CHOICE 2022 :

- Meilleur programme de fidélité de société aérienne
- Meilleure carte de crédit générale assortie de primes voyages (carte Visa Infinite TD Aéropian)
- Meilleure carte de crédit sans frais annuels assortie de primes voyages (carte CIBC Visa Aéropian)
- Meilleure carte de crédit de société aérienne (carte Visa Infinite TD Aéropian)
- Meilleure carte de crédit prestige (carte Visa Infinite Privilège TD Aéropian)

FREQUENT TRAVELER (FT) PEOPLE'S AWARDS :

- Meilleure capacité d'accumulation et d'échange (Amériques)

FREDDIE AWARDS :

- Meilleure capacité d'échange (remporté pour la troisième fois)

Rehausser l'expérience de notre clientèle



Nous avons continué à progresser pour devenir le transporteur favori de nos clients.

Nous optimisons notre programme de fidélité, nos technologies et nos produits innovants pour soutenir la création d'expériences clients inoubliables et de liens authentiques avec notre clientèle.

Notre priorité Rehausser l'expérience de notre clientèle est fondée sur le soin et la classe qui font notre réputation. Les nouvelles technologies viendront compléter les compétences des professionnels du service clientèle et contribueront à offrir une expérience plus chaleureuse et plus personnelle à chaque client. Les produits proposés, les améliorations de services et nos propres processus sont conçus pour offrir plus d'occasions d'interactions inoubliables, mais c'est notre gentillesse qui crée une expérience personnalisée et mémorable et qui fait d'Air Canada le premier choix de nos clients, encore et encore.

POSTE
D'IDENTIFICATION
NUMÉRIQUE À
L'AÉROPORT DE
VANCOUVER

Sécurité :

« **Priorité à la sécurité, toujours** » est la valeur fondamentale d'Air Canada. Notre priorité absolue est de garantir la santé et la sécurité des clients, des employés et des membres des collectivités que nous desservons, tout en respectant nos obligations en vertu de tous les règlements applicables.

Nous offrons et **promouvons une formation efficace et soutenons le développement continu et l'intégration de l'analytique des données de sécurité et de l'intelligence artificielle dans notre Système de gestion de la sécurité (SGS)**. Nous évaluons et gérons continuellement les risques pour la sécurité associés à la mise en service de nouveaux appareils, à l'inauguration de nouvelles dessertes et à la mise en œuvre de nouveaux programmes et projets, et nous renforçons et promouvons le signalement des risques pour la sécurité, qui permet de protéger les renseignements essentiels à la sécurité afin d'éclairer nos décisions.

Notre **Programme de santé et sécurité complet** comprend une politique de prévention des accidents et des blessures au travail, une politique sur la consommation d'alcool et de drogues et une politique de prévention de la violence et du harcèlement au travail.

Air Canada s'engage à protéger les renseignements personnels et le droit à la vie privée de ses clients et de ses employés. Les politiques d'Air Canada, d'Air Canada Cargo, de Vacances Air Canada et d'Aéroparc sur la protection des renseignements personnels décrivent la façon dont nous recueillons, utilisons et communiquons les renseignements personnels, ainsi que les droits des personnes sur ces renseignements.

En novembre 2022, un nombre record d'employés ont répondu au sondage Pouls sécurité portant sur la culture de sécurité mené tous les deux ans.



Programme de Rehaussement de l'expérience client (ECX) :

Un projet échelonné sur trois à cinq ans qui vise à atteindre l'excellence du service clientèle. Que ce soit en effectuant des sondages auprès des membres de la clientèle sur les aspects clés de leur expérience, en apportant des améliorations technologiques, en donnant de la formation sur le Service clientèle ou en favorisant la collaboration interservices, nous visons un service clientèle qui complète notre offre de produits de classe mondiale.

Feuille de route sur la biométrie : Dans le cadre de notre programme de technologie biométrique, nous avons lancé un outil d'identification numérique en décembre. Transports Canada et l'administration aéroportuaire de Vancouver ont assisté à la démonstration réussie de cette technologie, que nous prévoyons utiliser avec des vols et des clients réels dans d'autres aéroports en 2023. Grâce à cette technologie, les clients créent leur identité numérique sur leur téléphone intelligent à l'aide de l'application mobile Air Canada pour accéder à divers points de contact à l'aéroport, dont la porte d'embarquement. Leur identité est confirmée au moyen de leur passeport et d'une autophoto. Les clients profitent ainsi d'un processus sûr et sans tracas, et nos employés peuvent offrir un meilleur soutien aux passagers qui choisissent de ne pas utiliser la technologie d'identification biométrique. Nous envisageons d'étendre cette technologie à nos salons Feuille d'érable et à notre Café Air Canada.

Outil de modification de réservations en libre-service : Cet outil permet aux clients, en cas de modification des horaires avant le départ ou de perturbation d'exploitation, de modifier eux-mêmes leur réservation et de prendre les commandes de leur itinéraire.

Libre-service : Les clients peuvent se mettre sur la liste d'attente pour un départ anticipé à l'aide de l'application Air Canada et des bornes libre-service dans les aéroports.

Réacheminement : Nous avons perfectionné les outils internes de modification de réservation, notamment en offrant un plus grand nombre d'options de vols (près de 100 options au lieu de 20) et en utilisant des villes jumelées comme New York LaGuardia ou Newark pour assurer le réacheminement des clients.

PRIX ET DISTINCTIONS :

En tant que société aérienne ayant une présence et une portée mondiales, le fait d'obtenir des récompenses et de la reconnaissance pour nos efforts au sein de l'industrie renforce la confiance dans Air Canada auprès de nos nombreuses parties prenantes, notamment nos employés, nos clients, notre équipe de direction et nos actionnaires.

SOCIÉTÉ AÉRIENNE PRIMÉE :

- Prix de l'innovation et de la créativité de la Fondation Roberta-Bondar
- Prix d'excellence écologique de l'aéroport de Vancouver
- Prix dans la catégorie de la Meilleure capacité d'accumulation et d'échange (Amériques) à la suite d'un sondage mené auprès de voyageurs assidus du monde entier par les Frequent Traveler People's Awards
- Prix d'excellence du service d'Expeditors – Air Canada Cargo
- Niveau or aux prix Travvy 2022 dans la catégorie Meilleure société aérienne internationale aux États-Unis

Prix Choix des lecteurs 2022 de TravelPulse Canada :

- Transporteur aérien de l'année
- Meilleurs protocoles de santé et sécurité
- Meilleures communications commerciales pendant la COVID-19

Prix Leisure Lifestyle :

- Meilleur transporteur aérien pour les divertissements à bord
- Meilleure classe économique supérieure
- Meilleur transporteur aérien pour le menu à bord – Classe affaires d'Air Canada

Prix Wherever :

- Meilleur transporteur familial en Amérique du Nord
- Meilleur transporteur international pour les familles



AIR CANADA EST RECONNUE POUR LA PRIORITÉ QU'ELLE ACCORDE À LA SANTÉ MENTALE.

EMPLOYEUR PRIMÉ :

- **Un des Meilleurs employeurs du monde en 2022, selon Forbes**
- Un des Meilleurs employeurs au Canada en 2022, selon Forbes
- Un des Meilleurs employeurs de Montréal, selon l'enquête annuelle sur les employeurs réalisée par Mediacorp Canada
- Prix Payworks remis à l'entreprise ayant le meilleur plan de responsabilité sociale, décerné lors de la cérémonie annuelle des Canadian HR Awards
- Prix dans les catégories Culture de la santé et sécurité au travail et Meilleure utilisation de la technologie en matière de sécurité
- Niveau argent aux **Prix Canada pour l'excellence en santé mentale au travail**, faisant d'Air Canada le premier transporteur aérien à recevoir ce prix
- Nomination parmi les 50 entreprises les plus engagées® selon Achievers, pour une sixième année d'affilée, pour l'engagement novateur d'Air Canada et ses pratiques de reconnaissance qui rehaussent l'expérience des employés.



Expérience Star Alliance :

Les membres Aéroplan peuvent accumuler et échanger des points dans l'ensemble du réseau Star Alliance^{MD}, ce qui leur permet d'accéder à un service plus rapide et plus pratique.

Améliorations apportées aux produits :

En lançant la télévision en direct à bord de certains appareils et sur certaines liaisons intérieures, Air Canada est devenue le seul transporteur aérien à proposer six chaînes canadiennes en français et en anglais dont le contenu est diffusé dans le cadre du programme de divertissements à bord complet, offert gracieusement par la société aérienne.

Parmi les améliorations apportées à l'expérience de repas à bord, nous avons revu l'expérience en cabine **Économique Privilège et enrichi l'offre du Bistro Air Canada** avec une plus grande variété saisonnière, des options de plats chauds individuels, de nouveaux produits sur les plateaux et un nouveau service de desserts.



À bord de leur vol, les clients de la classe Signature Air Canada (tous les vols internationaux), de la classe Économique Privilège internationale et de la classe Signature Air Canada en Amérique du Nord reçoivent de nouvelles trousse de toilette. **À bord de tous les vols internationaux, les clients de la classe Signature Air Canada reçoivent d'élégantes trousse de toilette conçues en partenariat avec Acqua Di Parma, dans lesquelles se trouvent des produits de soins pour la peau Acqua Di Parma de luxe et d'autres articles.** Les clients de la classe Économique Privilège internationale et de la classe Signature Air Canada en Amérique du Nord voyageant de nuit reçoivent des sacs réutilisables Air Canada contenant divers articles.



SERVIR LES CLIENTS AVEC SOIN ET AVEC CLASSE

Nous avons rehaussé notre investissement dans le salon Feuille d'érable en y ajoutant un service de buffet contemporain, une offre bonifiée pour le Café Air Canada et de nouvelles lignes d'accès prioritaire pour les clients de la classe Signature Air Canada et de la Classe affaires ainsi que les membres Aéroplan Super Élite. Nous avons élargi notre Service de chauffeur sur l'aire de trafic en partenariat avec Porsche en le proposant à Toronto et à Vancouver.

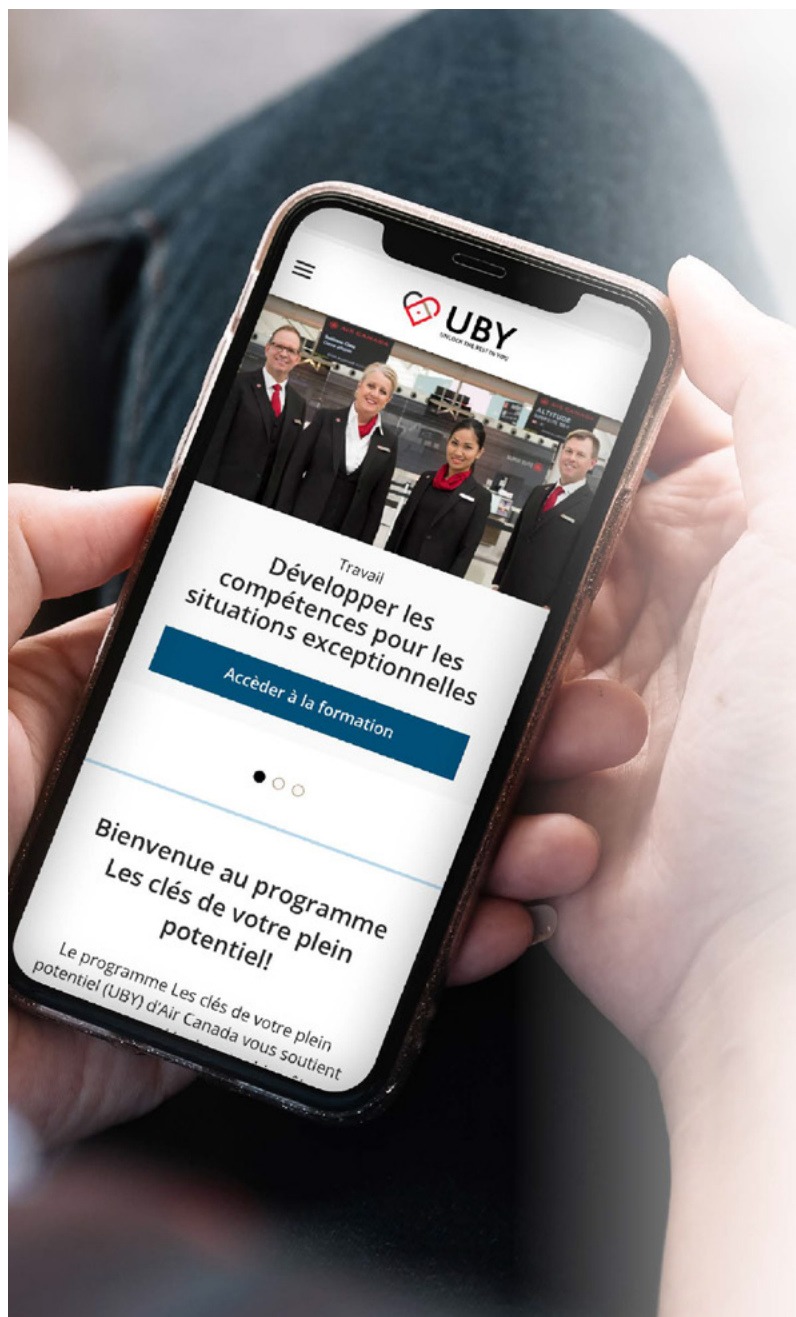
Nous avons lancé le Club Signature Air Canada réservé à certains détenteurs de billets de saison des Canadiens de Montréal. Ce salon ultra haut de gamme du Centre Bell propose aux amateurs de hockey la meilleure expérience qui soit pour assister aux matchs de leur équipe préférée. Sur place, les amateurs peuvent profiter gratuitement des créations gastronomiques haut de gamme du célèbre chef montréalais Jérôme Ferrer et des vins sélectionnés par la sommelière québécoise de renom Véronique Rivest, deux partenaires culinaires d'Air Canada.

S'entraider



Nous avons continué de progresser en veillant les uns sur les autres tout en jouant un rôle social important. Nous avons continué de favoriser un lieu de travail collaboratif qui respecte la diversité des cultures et des langues.

Notre quatrième priorité, **S'entraider**, est ancrée dans notre culture collaborative et inclusive, et dans la communication ouverte entre les groupes de travail. Nous traitons nos clients avec la plus grande considération, et nous avons les compétences nécessaires pour faire preuve de la même attention les uns envers les autres en tant que collègues. Nous nous ouvrons à la diversité des cultures et des langues et nous affirmons notre engagement en tant que « citoyens du monde » de manière profondément novatrice. En valorisant nos différents talents et expériences de vie, nous contribuons à créer des équipes plus créatives, plus innovantes et plus productives et, par conséquent, à assurer notre réussite commune.



AIR CANADA LANCE LES NOUVEAUX PORTAIL ET APPLICATION UBY.

Sécurité :

Nous nous efforçons de créer un milieu de travail sain, inclusif et gratifiant qui permet à chacun de réaliser son plein potentiel.

Nous favorisons un environnement sain qui accorde la priorité à la santé et au bien-être grâce à des ressources et à des outils pertinents, dont des programmes de formation et de certification.

Programme ECX :

L'équipe ECX a élaboré une feuille de route sur la mobilisation du personnel afin de cerner les domaines d'amélioration possibles qui auront une grande incidence sur nos employés d'ici 2027.

Programme UBY :

L'objectif du programme Les clés de votre plein potentiel (UBY) est de soutenir les employés au moyen de quatre quadrants : santé au travail, santé mentale, santé financière, et santé et bien-être.

Nous avons lancé le portail et l'application UBY (pour les appareils iOS et Android), qui permettent aux employés d'accéder à des ressources et à des outils essentiels à leur bien-être physique et mental, dont le soutien de thérapeutes tiers en ligne, et ce, depuis un ordinateur de bureau, un ordinateur portable ou un téléphone intelligent.



Plaque d'engagement envers les Autochtones :

En octobre, nous avons organisé un événement spécial à notre siège social à Montréal, où étaient présents des membres de la communauté autochtone, pour dévoiler une plaque témoignant de notre engagement envers les Autochtones. Illustrant notre engagement en faveur de la vérité et de la réconciliation, cette plaque est installée bien en vue, de façon permanente, à notre siège social. La plaque comprend une œuvre d'art réalisée par Star « Otsisto » Horn, une artiste autochtone locale de la nation de Kahnawà:ke basée à Montréal, dont la signification est que la combinaison de la sagesse et des idées peut créer des communautés fortes, capables de voler ensemble et d'être protégées par cette force.

Dans la photo ci-dessus, Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada, est accompagné de Joe Deom et Kenneth Deer (à gauche), membres de la nation de Kahnawà:ke, de même que de Tarra Wright Many Chief, consultante autochtone d'Air Canada, à l'occasion du dévoilement de cette plaque.

Diversité, équité et inclusion (DEI) :

Nous nous efforçons de fournir un milieu de travail où tous les employés se sentent respectés et reconnus. Des talents diversifiés continuent de faire grandir notre base d'employés; et par ailleurs, nous forgeons les partenariats avec des organisations et prenons part à des activités locales, régionales et nationales qui encouragent la diversité, l'équité et l'inclusion. Nous sommes fiers de nos initiatives en matière de DEI.

Nous continuons de dépasser les deux objectifs que nous nous étions fixés précédemment : **faire passer à un minimum de 30 % la proportion de femmes au sein de notre équipe de cadres supérieurs** et celle de femmes au sein de notre Conseil d'administration.

Nous sommes signataires de la promesse des chefs d'entreprise dans le cadre de l'initiative BlackNorth, qui reconnaît la nécessité de créer des occasions et de favoriser l'inclusion des personnes et des leaders noirs au Canada. Pour tenir cette promesse, **Air Canada s'est engagée à ce que des leaders noirs occupent au moins 3,5 % des postes d'administrateurs et de dirigeants d'ici 2025.** Nous avons mis en œuvre plusieurs initiatives à l'appui de notre promesse, comme le décrivent plus en détail notre rapport sur le développement durable intitulé Citoyens du monde, ainsi que nos circulaires d'information de gestion des années précédentes.

Nous avons **officialisé plusieurs groupes-ressources d'employés (GRE)**, qui assurent la représentation de divers groupes identitaires et leur permettent de faire part de leurs commentaires.



À AIR CANADA, UNIS POUR RÉUSSIR

Mois de l'histoire des Noirs :

Nous avons mis de l'avant les réalisations de nos employés noirs ainsi que leur contribution à l'aviation. **À cette occasion et pour célébrer l'histoire des Noirs, nous avons organisé un vol inaugural aller-retour entre Toronto et Fort Lauderdale, qui était assuré par un équipage noir composé de deux pilotes et de huit agents de bord, et planifié, au sol et en coulisses, par des gestionnaires et des employés noirs.**

Nous avons élargi nos ressources éducatives et culturelles disponibles sur notre site intranet et encouragé les discussions sur le Mois de l'histoire des Noirs et la communauté dans son ensemble dans notre plateforme interne de médias sociaux. L'objectif était d'offrir un espace de dialogue où les questions pourraient trouver des réponses, de manière à partager nos connaissances et à favoriser la croissance.

Au 31 décembre 2022, on estimait à 60 les langues parlées par les employés d'Air Canada, un nombre par ailleurs toujours croissant; 34 % des employés en poste au Canada ont indiqué dans leur questionnaire d'auto-identification appartenir à une minorité visible. Ces données sont fondées sur un taux de réponse de 89 % à cette portion du questionnaire d'auto-identification.

Personnes aux habiletés diverses :

Nous travaillons en partenariat avec plusieurs organismes externes pour améliorer davantage notre capacité à créer un milieu de travail inclusif.

L'initiative Prêts, disponibles et capables nous aide à mettre à profit les compétences particulières des candidats ayant une déficience intellectuelle ou un trouble du spectre de l'autisme, et ce, dans des rôles précis.

Par l'intermédiaire du Conseil canadien de la réadaptation et du travail, nous participons à des événements sur les carrières destinés aux candidats handicapés partout au Canada.

SenseAbility nous aide à définir et à adopter des pratiques d'accessibilité et d'inclusion au moyen d'événements de sensibilisation, de séances de formation et de leurs outils.

LGBTQ2+ :

Nous favorisons un milieu de travail où tous les employés ayant des orientations sexuelles et des identités de genre diverses se sentent les bienvenus et peuvent être pleinement eux-mêmes au travail.

Nous avons pris part à de nombreuses activités de la Fierté qui ont pu reprendre cet été après la pause imposée par la COVID-19. Le 1^{er} juin, nous avons également hissé le drapeau de la fierté progressiste au siège social de Montréal, ainsi qu'aux installations de Toronto, de Winnipeg et de Vancouver.

Les employés d'Air Canada, leurs amis et leur famille ont célébré la Fierté en participant à des défilés à Winnipeg, Toronto, Halifax, Vancouver, Montréal, Ottawa et Calgary.



AIR CANADA REPRÉSENTÉE À DIVERS ÉVÉNEMENTS DE LA FIERTÉ.



ON HISSE LE DRAPEAU DE LA FIERTÉ PROGRESSISTE.

Bourses d'études :

Bourse Commandante-Judy-Cameron : Air Canada est fière d'offrir la bourse Commandante-Judy-Cameron en hommage à la première femme pilote de la Société. Cette bourse vise à encourager la prochaine génération de femmes à suivre les traces de la commandante Cameron. **En 2022, quatre jeunes Canadiennes qui étudient pour devenir pilotes professionnelles ou techniciennes d'entretien d'aéronef ont reçu une bourse,** en partenariat avec la Northern Lights Aero Foundation.

Air Canada et CAE se sont également associées pour promouvoir la diversité dans l'aviation en doublant le nombre de bourses Commandante-Judy-Cameron qui seront accordées en 2023. De plus, jusqu'à quatre futures pilotes professionnelles seront invitées à participer au programme Femmes pilotes aux commandes de CAE en tant qu'ambassadrices.



UNE GÉNÉRATION MONTANTE.

Les Bourses du développement durable sont attribuées aux enfants des employés d'Air Canada qui entreprennent des études postsecondaires. Ces bourses sont financées par les revenus des initiatives de développement durable de la Société.

La Northern Lights Aero Foundation est un organisme sans but lucratif qui rend hommage à des Canadiennes d'exception dans les secteurs de l'aviation et de l'aérospatiale. Elle a pour mission d'encourager les femmes au Canada à réussir une carrière dans ces secteurs en soulignant et en célébrant les réalisations de femmes accomplies, en organisant des activités de sensibilisation et en faisant connaître les possibilités de mentorat et de bourses d'études.

Langues officielles :

Nous avons créé une direction des Langues officielles pour superviser le Plan d'action linguistique et les initiatives de la Société. **Air Canada s'est engagée et est déterminée à continuer de soutenir et de renforcer les langues officielles du Canada dans sa culture d'entreprise.** Au bout du compte, notre promesse est d'offrir à nos clients un service dans la langue de leur choix. Nous nous engageons à améliorer continuellement notre approche dans notre culture d'entreprise et à mettre en œuvre des initiatives supplémentaires pour renforcer davantage la place des langues officielles dans notre culture d'entreprise.

Nous avons augmenté notre offre de cours de langues afin d'améliorer constamment notre service dans les deux langues officielles, et nous avons bonifié le programme de reconnaissance par les pairs pour les employés qui font preuve de leadership dans la promotion des pratiques en matière de langues officielles.

Les Prix d'excellence, la plus haute distinction décernée par Air Canada, saluent désormais les employés qui donnent suite aux engagements qu'a pris la Société à l'égard des langues officielles avec la remise du prix Dialogue.

Fondation Air Canada :

Créée en 2012, la Fondation Air Canada offre un soutien financier ou par l'intermédiaire de campagnes de financement à des organismes de bienfaisance enregistrés au Canada et qui sont voués à la santé et au bien-être des enfants. Rien qu'en 2022, la Fondation a distribué 1,6 million de dollars et apporté un appui non financier à 285 organismes de bienfaisance canadiens pour soutenir la santé et le bien-être des jeunes au Canada. Elle a également recueilli 1,4 million de dollars, somme qui sera redistribuée à de tels organismes en 2023.

Tournoi de golf annuel de la Fondation Air Canada

Le tournoi de golf annuel de la Fondation Air Canada est le principal événement de collecte de fonds de la Fondation, où les partenaires d'Air Canada se rassemblent pour une journée exaltante au profit d'une grande cause. Le tournoi de 2022 a permis d'amasser un montant net de plus d'un million de dollars. Ces fonds ont été destinés à des organismes de bienfaisance qui se consacrent à la santé et au bien-être des enfants et des jeunes au Canada, dont le Club des petits déjeuners, Voyage de rêves Canada, la Fondation pour l'enfance Starlight Canada et les Hôpitaux Shriners pour enfants. Près de 300 invités, avec l'appui de 100 commanditaires et le soutien bénévole de 70 employés et employés retraités d'Air Canada, ont contribué à la réussite de l'événement. Depuis son lancement, le tournoi de golf de la Fondation a permis d'amasser plus de 7,8 millions de dollars.



LE TOURNOI DE GOLF ANNUEL PERMET DE RECUEILLIR UN MONTANT DE PLUS D'UN MILLION DE DOLLARS.

Soutien à l'Ukraine :

Nous avons donné 100 millions de points Aéroplan en appui à l'initiative du gouvernement canadien visant à faire venir des Ukrainiens au Canada. Ces points ont contribué à faciliter leur transport et ont été utilisés pour des vols exploités par Air Canada et nos partenaires commerciaux Star Alliance.

Nous nous sommes engagés, **pour chaque réservation à aircanada.com, à faire don de 10 \$** en soutien à l'Ukraine, jusqu'à concurrence de 250 000 \$.

Les membres Aéroplan ont fait don de points au Fonds d'aide à l'Ukraine, et tous les points ont été redistribués à divers organismes caritatifs qui soutiennent les secours aux réfugiés ukrainiens et fournissent une aide essentielle.

Les employés d'Air Canada et la Fondation ont amassé et remis plus de 170 000 \$ au Fonds de secours : crise humanitaire en Ukraine, un record sans précédent en matière d'aide humanitaire.

Nous avons offert à nos clients la possibilité de faire un don supplémentaire à la Fondation, qui a travaillé avec des organismes caritatifs enregistrés qui s'emploient à soutenir le peuple ukrainien.

Plus de 100 employés bénévoles ont collaboré au transport de près de 7 000 trousses alimentaires d'urgence en soutien aux familles touchées par la guerre.

Air Canada Cargo a soutenu les opérations de secours en Ukraine, en acheminant de l'aide humanitaire vers la Pologne et l'Ukraine au nom d'organismes caritatifs partenaires.



LES EMPLOYÉS D'AIR CANADA ET LA FONDATION AIR CANADA SONT ENGAGÉS À SOUTENIR LES COLLECTIVITÉS ET LES PARTENAIRES.

Action pour le climat et durabilité de l'environnement :

Air Canada est consciente, en tant que société aérienne mondiale, que ses activités ont une incidence sur ses employés, ses clients, les collectivités qu'elle dessert et d'autres parties prenantes. En tant que citoyens du monde, nous visons, dans tout ce que nous faisons, à intégrer les dimensions économique, environnementale et sociale en établissant des rapprochements significatifs, en prenant soin les uns des autres et en nous entraînant en vue d'un avenir plus durable.

Réseau de CAD au Canada :

Nous sommes l'un des membres fondateurs du Conseil canadien des carburants d'aviation durables, un organisme sans but lucratif qui vise à accélérer la production commerciale et le déploiement de CAD au Canada, facilitant ainsi notre rôle dans la garantie d'un approvisionnement constant en vue de réduire nos émissions de carbone.

Leader de l'industrie pour lutter contre les changements climatiques :

- Nous nous sommes associés à Rheinmetall Canada pour effectuer un essai-pilote de l'eMSU, la première unité de démarrage pneumatique entièrement électrique et sans émission du monde, et permettre ainsi d'éliminer les émissions qui sont nocives pour le personnel au sol et l'environnement. De plus, cette unité contribue à réduire les coûts de consommation de carburant.
- Nous avons conclu une entente de principe avec Airbus afin d'explorer les possibilités d'un approvisionnement en crédits d'élimination du carbone issus de la technologie de capture directe de ce même carbone dans l'air.



LANCEMENT DU SERVICE DE NAVETTE ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE D'AIR CANADA.

Électrification du matériel au sol :

Au printemps 2022, le service de navette des employés de l'aéroport de Vancouver est devenu entièrement électrique. L'exploitation du service de navette électrique, qui propose plus de 150 itinéraires, produira 98,7 % moins d'émissions qu'un même service utilisant des bus-navettes classiques, dont le fonctionnement nécessite environ 95 000 L d'essence par année. Au cours d'une année, l'exploitation des véhicules électriques de YVR permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'environ 295 tonnes d'équivalent dioxyde de carbone (éq. CO₂).

Programme de voyages Laisser moins :

Le programme de voyages Laisser moins offre aux entreprises clientes et aux clients des services de fret des options efficaces pour compenser ou réduire leurs émissions de GES liées aux voyages d'affaires ou à l'acheminement du fret et réduire leur empreinte carbone. À la fin de l'exercice 2022, huit entreprises et clients des services de fret avaient adhéré au programme depuis son lancement.

CHOOOSE, notre partenaire de compensation d'émissions de carbone :

L'achat de crédits compensatoires de carbone vérifiés est intégré directement dans le processus de réservation d'Air Canada au Canada et aux États-Unis. Les crédits compensatoires de haute qualité appuieront Air Canada dans l'atteinte de son objectif de carboneutralité, et les clients peuvent aisément et rapidement contribuer à l'atténuation des émissions de GES liées au transport aérien et soutenir divers projets climatiques mondiaux, qui s'alignent sur les objectifs de développement durable des Nations Unies.

Nettoyage des rivages :

Nous avons été le commanditaire et transporteur officiel de l'initiative de nettoyage des rivages organisée par l'organisme sans but lucratif Ocean Wise. Le 17 septembre, Journée internationale du nettoyage des côtes, les employés d'Air Canada et leur famille se sont joints à plus de 300 participants à l'un des trois nettoyages des rivages à Toronto, à Vancouver et à Saguenay, au Québec (ce dernier étant une initiative de nettoyage privée sous la houlette d'Air Canada).



AGIR POUR L'ENVIRONNEMENT.

Jour de la Terre :

Les 22 et 23 avril 2022, nous avons alloué du carburant d'aviation durable (CAD) à quatre vols commerciaux au départ de San Francisco (Californie). Nous avons ainsi contribué à réduire nos émissions de gaz à effet de serre d'environ 39 tonnes d'éq. CO₂ comparativement à la combustion de carburant d'aviation conventionnel d'origine fossile.

Groupe de travail nord-américain de United for Wildlife :

Nous nous sommes associés à des institutions financières de premier plan, à des entreprises de transport et à des organismes américains d'application de la loi aux États-Unis dans la lutte contre le commerce illégal mondial d'espèces sauvages. Aux côtés des Barclays, Deloitte, Deutsche Bank, Citibank, HSBC, JP Morgan Chase, Banque Scotia, Standard Chartered et Wells Fargo, nous formons le réseau United for Wildlife (UfW) et nous nous engageons à assumer un rôle de leader pour aider à mettre fin à la criminalité liée au commerce illégal d'espèces sauvages.

Plantation d'arbres :

Au printemps, les employés et leurs enfants ont participé à un événement de plantation d'arbres à Toronto avec Partners in Project Green. Au total, 200 arbres et arbustes ont été plantés avec la collaboration de membres de la communauté.

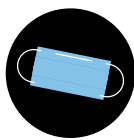
Statistiques concernant le réacheminement des déchets et les dons :

4 276 édredons

ont été donnés à des personnes dans le besoin par l'intermédiaire de Brands for Canada et de Sistering à YYZ.

10 500 masques en tissu

excédentaires ont été donnés au Conseil des écoles catholiques de Toronto pour être réutilisés dans des projets artistiques par les élèves.



En 2022,

812 uniformes ont été échangés avec succès

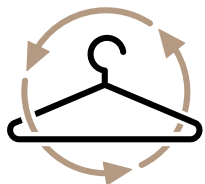
entre les employés grâce à une application conçue à cet effet, et 1,06 tonne d'uniformes ont également été réacheminés grâce au programme de recyclage des uniformes.

Lancement d'un nouveau projet pilote en collaboration avec Maintenance Air Canada visant à détourner les moquettes d'avion des sites d'enfouissement. Ce projet consiste à déchiqueter ces moquettes et à les transformer en nouvelles moquettes ou en d'autres produits textiles.



Quelque 15,34 tonnes ont ainsi été détournées.

Nous avons combiné technologie et durabilité en lançant une nouvelle application d'échange d'uniformes, Uni2, qui encourage les employés à échanger leurs uniformes neufs ou légèrement usagés au lieu de les jeter.



Vacances Air Canada :

Lancement de la première brochure Collection Soleil entièrement numérique pour la saison 2022-2023. *Rêves de soleil* est une brochure interactive qui vise à inspirer aux voyageurs leurs prochaines vacances. Elle permet aussi à l'entreprise de réduire son empreinte environnementale, puisqu'il n'est plus nécessaire d'imprimer et de distribuer chaque année un document de près de 450 pages.



Taux de réacheminement de

55,8 %

en 2022 pour les bureaux et les installations au Canada.



Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs

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

	BAS	HAUT	VOLUME DES OPÉRATIONS
Premier trimestre	19,40 \$	25,98 \$	217 990 226
Deuxième trimestre	15,58 \$	25,00 \$	201 747 191
Troisième trimestre	15,57 \$	19,80 \$	157 726 720
Quatrième trimestre	16,38 \$	20,31 \$	145 106 830
Exercice	15,57 \$	25,98 \$	722 570 967

Restrictions relatives au droit de vote

La *Loi sur les transports au Canada* limite à 49 % la propriété étrangère dans le capital des transporteurs aériens canadiens et plafonne les droits de vote d'un non-Canadien et de l'ensemble des transporteurs aériens non canadiens à 25 %.

Autres renseignements

RELATIONS AVEC LES ACTIONNAIRES

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

RELATIONS AVEC LES INVESTISSEURS

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

SIÈGE SOCIAL

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

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

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

The annual report is published in Canada's two official languages. For an English version of this report, please visit <https://investors.aircanada.com>.

Conseil d'administration et comités

Air Canada est dirigée par un Conseil d'administration composé de 12 membres. Le Conseil compte quatre comités permanents constitués d'administrateurs indépendants. Les rôles et responsabilités de chaque comité sont énoncés dans des Règles officielles écrites. Ces Règles sont révisées annuellement pour tenir compte des meilleures pratiques et des exigences réglementaires applicables.

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

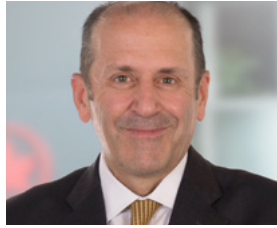
Mandats des comités disponibles à l'adresse aircanada.com/ca/fr/aco/home/about/corporate-governance.html#/

Hauts dirigeants



Michael Rousseau

Président et chef de la direction



Marc Barbeau

Vice-président général et chef des Affaires juridiques



Lucie Guillemette

Vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales



Amos S. Kazzaz

Vice-président général et chef des Affaires financières



Craig Landry

Vice-président général et chef des opérations



Arielle Meloul-Wechsler

Vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Affaires publiques



Mark Galardo

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



Mark Nasr

Premier vice-président – Produits, Marketing et Commerce électronique



Kevin O'Connor

Premier vice-président – Gestion mondiale des Aéroports et Contrôle de l'exploitation



Murray Strom

Premier vice-président – Opérations aériennes et Maintenance



Carolyn M. Hadrovic

Vice-présidente et secrétaire générale

Rapport de gestion 2022



Le 17 février 2023

1 | PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)

MESURES DE PERFORMANCE FINANCIÈRE	QUATRIÈMES TRIMESTRES			EXERCICES		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Produits d'exploitation	4 680	2 731	1 949	16 556	6 400	10 156
Perte d'exploitation	(28)	(503)	475	(187)	(3 049)	2 862
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	(0,6)	(18,4)	17,8 pp ¹⁰⁾	(1,1)	(47,6)	46,5 pp
BAIIDA ajusté ²⁾	389	22	367	1 457	(1 464)	2 921
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	8,3	0,8	7,5 pp	8,8	(22,9)	31,7 pp
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	146	(617)	763	(1 524)	(3 981)	2 457
Bénéfice net (perte nette)	168	(493)	661	(1 700)	(3 602)	1 902
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	(211)	(574)	363	(952)	(3 768)	2 816
Perte nette ajustée ²⁾	(217)	(577)	360	(988)	(3 768)	2 780
Liquidités totales ³⁾	9 824	10 528	(704)	9 824	10 528	(704)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation ⁴⁾	647	508	139	2 368	(1 502)	3 870
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	320	130	190	796	(2 564)	3 360
Dette nette ²⁾	7 495	6 953	542	7 495	6 953	542
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,41	(1,38)	1,79	(4,75)	(10,25)	5,50
Perte ajustée par action ²⁾	(0,61)	(1,61)	1,00	(2,76)	(10,74)	7,98
STATISTIQUES D'EXPLOITATION ⁵⁾	2022	2021	Variation (%)	2022	2021	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	18 525	9 612	92,7	66 495	21 045	216,0
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	22 368	14 057	59,1	82 558	33 384	147,3
Coefficient d'occupation (en %)	82,8 %	68,4 %	14,4 pp	80,5 %	63,0 %	17,5 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	21,9	21,2	3,3	21,4	21,4	-
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	18,2	14,5	25,1	17,2	13,5	28,0
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	20,9	19,4	7,7	20,1	19,2	4,6
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	21,1	23,0	(8,5)	20,3	28,3	(28,3)
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	13,7	16,7	(18,3)	13,2	23,3	(43,4)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁶⁾	33,2	25,2	32,0	30,5	19,8	54,2
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période ⁷⁾	345	337	2,4	345	337	2,4
Sièges routés (en milliers)	12 690	8 772	44,7	47 038	21 105	122,9
Mouvements des appareils (en milliers)	89,9	71,5	25,6	340,5	175,3	94,2
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁸⁾	1 763	1 602	10,0	1 755	1 582	11,0
Coût du litre de carburant (en cents)	134,3	83,9	60,1	130,1	74,7	74,0
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 084 569	791 581	37,0	4 056 788	2 108 144	92,4
Passagers payants transportés (en milliers) ⁹⁾	10 098	5 836	73,0	36 144	13 192	174,0

- 1) La marge d'exploitation est une mesure financière complémentaire définie comme le bénéfice d'exploitation (la perte d'exploitation) exprimé en pourcentage des produits d'exploitation.
- 2) Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net (la perte nette) ajusté, les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice (la perte) ajusté par action et les CESMO ajustées sont des mesures financières hors PCGR, des mesures de la gestion du capital, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. 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 prééminence sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.
- 3) Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court et à

- long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 31 décembre 2022, les liquidités totales s'élevaient à 9 824 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 811 M\$ et d'un montant de 1 013 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 décembre 2021, les liquidités totales s'élevaient à 10 528 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 570 M\$ et d'un montant de 958 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Ces montants comprennent également des fonds (386 M\$ au 31 décembre 2022 et 167 M\$ au 31 décembre 2021) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs. Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, et selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.
- 4) Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie

- et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.
- 5) 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.
- 6) Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada. Au 31 décembre 2022, il y avait 35 600 employés en poste au Canada.
- 7) Le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada aux 31 décembre 2022 et 31 décembre 2021 comprend certains avions immobilisés au sol en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19. Au 31 décembre 2022, deux appareils étaient encore immobilisés au sol pour maintenance en vue de leur remise en service.
- 8) La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.
- 9) 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.
- 10) « pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.

2 | INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2022 et l'exercice 2022, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés et notes complémentaires audités annuels de 2022 d'Air Canada datés du 17 février 2023. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 21, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 16 février 2023.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la Mise en garde concernant les énoncés prospectifs ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 17 février 2023, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2022 et de l'exercice 2022. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au www.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. Ces énoncés prospectifs découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « préliminaire », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

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

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, comme le conflit militaire entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les effets rémanents de la pandémie de COVID-19, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres intervenants soutenant les activités aéroportuaires et de transport aérien), la dépendance d'Air Canada envers les transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité et l'intégration de la main-d'œuvre d'Air Canada, les autres épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les relations de travail et les coûts connexes, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme

de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d’Air Canada à l’égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, la capacité d’Air Canada de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d’assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d’information publique d’Air Canada qui peut être consulté à l’adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d’évaluer l’incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi que les initiatives, plans et propositions connexes que la Société et d’autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d’émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment des actions et des efforts combinés des gouvernements, du secteur, des fournisseurs et des autres intervenants et parties prenantes, ainsi que du développement et de la mise en œuvre de nouvelles technologies. Air Canada a engagé, et prévoit continuer à engager, des coûts pour atteindre son objectif de carboneutralité et pour se conformer aux lois et règlements sur la durabilité environnementale ainsi qu’aux autres normes et accords. La nature précise des lois, règlements, normes et accords contraignants ou non contraignants à venir, qui font l’objet d’une attention accrue de la part de multiples parties prenantes à l’échelle locale et internationale, ne peut être prédite avec un quelconque degré de certitude, pas plus que leur incidence financière, opérationnelle ou autre. Rien ne garantit la mesure dans laquelle l’un ou l’autre de nos objectifs climatiques sera atteint, ni que les investissements futurs que nous ferons pour atteindre nos objectifs climatiques produiront les résultats escomptés ou répondront aux attentes croissantes des parties prenantes en matière d’environnement, de responsabilité sociale et de gouvernance. De plus, des événements futurs pourraient amener Air Canada à privilégier d’autres intérêts à plus court terme au détriment de la progression vers nos objectifs climatiques actuels, en fonction de la stratégie commerciale, de facteurs économiques, réglementaires et sociaux, de pressions potentielles de la part d’investisseurs, de groupes d’activistes ou d’autres parties prenantes. Si nous ne sommes pas en mesure de respecter nos objectifs et nos engagements relativement aux changements climatiques ou d’en rendre compte de façon appropriée, nous pourrions faire l’objet d’une publicité et de réactions négatives de la part d’autres investisseurs, de clients, de groupes de défense ou d’autres parties prenantes, ce qui pourrait nuire à la réputation d’Air Canada ou avoir d’autres effets négatifs sur la Société.

Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d’Air Canada en date de ce rapport (ou à la date précisée de

leur formulation) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n’a ni l’intention ni l’obligation d’actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d’information ou d’événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l’élaboration et la formulation des énoncés prospectifs. Dans le cadre de ces hypothèses, Air Canada présume que la croissance du PIB du Canada serait modérée pour 2023. Air Canada présume également que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,34 \$ CA pour 1,00 \$ US pendant l’ensemble de l’exercice 2023 et que le cours du carburant d’aviation s’établirait en moyenne à 1,30 \$ CA le litre pendant l’ensemble de l’exercice 2023.

Propriété intellectuelle

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

Autre information intégrée par renvoi

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

À propos d'Air Canada



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

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen d'un contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), filiale entièrement détenue de Chorus Aviation Inc., relativement aux vols régionaux exploités pour son compte sous la dénomination Air Canada Express. Les vols régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle internationale de la Société, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge.

En 2022, de concert avec ses partenaires transporteurs régionaux, Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 945 vols réguliers directs vers 185 destinations sur les six continents. En comparaison, en 2019, de concert avec ses partenaires transporteurs régionaux, Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 1 531 vols réguliers directs vers 217 destinations sur les six continents.

Au 31 décembre 2022, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comprenait 192 appareils, soit 110 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus et 82 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, dont cinq avions-cargos 767 de Boeing (dont, en date du 31 décembre 2022, trois étaient en service et deux, en attente de certification par Transports Canada), alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 39 appareils monocouloirs d'Airbus. Au 31 décembre 2022,

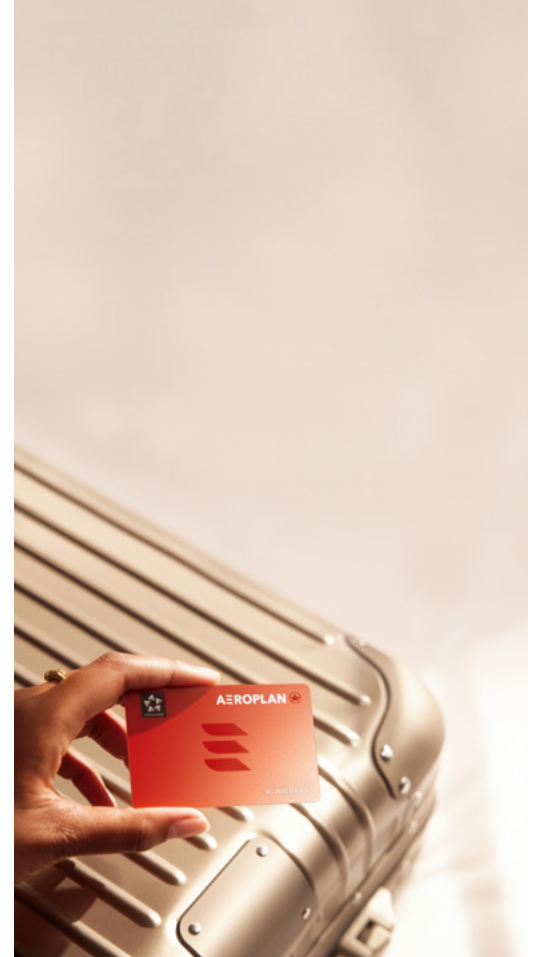
le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 50 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, 39 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de De Havilland et 25 appareils E175 d'Embraer, pour un total de 114 appareils.

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

Le programme Aéroplan d'Air Canada est le principal programme de fidélité du Canada en matière de voyages. L'adhésion permet d'accumuler des points Aéroplan pour des voyages par Air Canada et certains partenaires et pour l'achat de produits et services auprès de fournisseurs et partenaires participants. Les membres peuvent échanger leurs points contre un vaste éventail de voyages, marchandises, cartes-cadeaux et autres primes offertes directement par les partenaires participants ou par l'entremise de fournisseurs d'Aéroplan. Le statut Aéroplan Élite reconnaît la fidélité des grands voyageurs d'Air Canada ainsi que des membres les plus actifs d'Aéroplan en leur offrant une gamme de services prioritaires associés aux voyages et de privilèges réservés aux membres.

Air Canada Cargo, division d'Air Canada, est un fournisseur de services de fret aérien d'envergure mondiale qui assure des services de transport de fret par l'intermédiaire de vols de passagers et de vols tout-cargo, y compris par avions-cargos. Air Canada Cargo utilise l'espace de chargement de fret que procurent les gros-porteurs du parc principal d'Air Canada ainsi que les avions-cargos 767 de Boeing. Air Canada Cargo exploitait trois avions-cargos 767 de Boeing en date du 31 décembre 2022 et elle prévoit avoir en service sept avions-cargos Boeing 767 d'ici la fin de 2023.

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







4

Aperçu

Tout au long de la pandémie de COVID-19, Air Canada et le reste de l'industrie mondiale du transport aérien ont fait face à une baisse considérable du trafic par rapport à 2019. Les diverses mesures sanitaires, les restrictions de voyage, les exigences en matière de vaccination imposées par de nombreux pays, ainsi que les préoccupations liées à la pandémie et à ses répercussions économiques ont influé sur la demande de services de voyage. Cela s'est traduit par un déclin des revenus et des flux de trésorerie. Lors de la pandémie, Air Canada a géré activement sa capacité disponible en fonction des tendances dominantes du marché et de la demande.

Les effets de la pandémie ont continué d'être ressentis au début de 2022, notamment du fait de l'apparition du variant Omicron. Malgré les difficultés connues au premier semestre de 2022, Air Canada a poursuivi ses plans en prévision d'une progression prévue de la demande. La situation a commencé à s'améliorer au deuxième trimestre de 2022, et la levée de la

plupart des restrictions de voyage a permis une importante reprise des activités en 2022. En 2022, la capacité exploitée totale d'Air Canada s'est rétablie à 73 % des niveaux de 2019.

Pour Air Canada, l'été 2022 a marqué un tournant sur la voie de la reprise après les effets de la pandémie de COVID-19. Au Canada, la plupart des restrictions de déplacements qui demeuraient en vigueur pour les voyageurs entièrement vaccinés ont été levées à l'approche de la période estivale. Le 1^{er} octobre 2022, toutes les mesures et restrictions sanitaires de déplacements restantes liées à la COVID-19 du gouvernement du Canada ont été levées, y compris l'obligation de porter un couvre-visage à bord des avions, les tests de dépistage et la quarantaine, de même que l'utilisation obligatoire de l'application de déclaration ArriveCan. Par conséquent, au Canada comme dans de nombreux pays du monde, dès la levée des restrictions de déplacements et des mesures sanitaires, les voyages ont repris à un rythme accéléré principalement grâce au trafic de voyages d'agrément

et de visites de parents et amis (« VPA »). Cependant, l'incidence de la pandémie a entravé les efforts de relance d'Air Canada et du secteur mondial du transport aérien, ainsi que la capacité de certains de ses intervenants, dont dépendent les activités d'Air Canada, à soutenir l'afflux de trafic, ce qui a entraîné une augmentation importante des retards et des annulations de vols, ainsi que d'autres perturbations et problèmes opérationnels, et ce, de juin à la mi-juillet 2022.

Récapitulatif financier de l'exercice 2022

Suit un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour l'exercice 2022 par rapport à l'exercice 2021, ainsi que certaines comparaisons par rapport à 2019, période de référence prépandémie.

- Produits d'exploitation de 16 556 M\$, contre des produits d'exploitation de 6 400 M\$ en 2021, soit une hausse de 10 156 M\$. Les produits d'exploitation se sont rétablis à environ 87 % de ceux enregistrés en 2019.
- Charges d'exploitation de 16 743 M\$, contre des charges d'exploitation de 9 449 M\$ en 2021, soit une hausse de 7 294 M\$ ou de 77 % du fait d'un accroissement d'environ 59 % de la capacité exploitée et d'une hausse de 74 % du prix du carburant. En regard de 2019, les charges d'exploitation se sont repliées de 4 % compte tenu d'une baisse de la capacité d'environ 27 % et d'une hausse de 70 % du prix du carburant. Se reporter à la rubrique 5, *Résultats des activités – Comparaison des exercices 2022 et 2021*, du présent rapport de gestion pour plus de détail sur les coûts d'exploitation.
- Perte d'exploitation de 187 M\$, soit une amélioration par rapport à une perte d'exploitation de 3 049 M\$ en 2021.
- CESMO ajustées de 13,2 cents comparativement à 23,3 cents en 2021. Les CESMO ajustées ont augmenté de 19 % par rapport à 2019, soit un point de pourcentage de plus que le point le plus élevé de la fourchette projetée fournie dans la publication des résultats du troisième trimestre de 2022 d'Air Canada, en date du 28 octobre 2022. Cette hausse est attribuable à l'incidence de l'augmentation du trafic passagers et du rendement unitaire (qui a fait augmenter les frais de vente et de distribution), aux pressions inflationnistes générales, notamment la hausse des charges liées à la restauration et aux services, à la progression plus forte que prévu des coûts associés aux perturbations subies par les clients (largement en raison des perturbations liées aux conditions météorologiques au quatrième trimestre de 2022) et à l'augmentation de la charge au titre des avantages du personnel.
- BAIIA ajusté de 1 457 M\$, et marge du BAIIA ajusté de 8,8 %, soit une amélioration de 2 921 M\$ en regard de 2021. La marge du BAIIA ajusté est conforme aux prévisions indiquées dans le communiqué d'Air Canada daté du 28 octobre 2022.

- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 2 368 M\$, contre des flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation de 1 502 M\$ en 2021. Se reporter à la rubrique 8.5, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- En 2022, rachat et annulation par Air Canada d'un montant total en capital de 635 M\$ (473 M\$ US) de ses billets de premier rang convertibles à 4,000 % échéant en 2025 en circulation pour un prix de rachat en espèces total d'environ 778 M\$ (579 M\$ US), incluant les intérêts courus. Des billets convertibles d'un capital total s'élevant à 372 M\$ (274 M\$ US) resteront en circulation.

Récapitulatif financier du quatrième trimestre de 2022

Suit un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2022 par rapport au quatrième trimestre de 2021, ainsi que certaines comparaisons par rapport au quatrième trimestre de 2019, période de référence prépandémie.

- Produits d'exploitation records de 4 680 M\$ au quatrième trimestre de 2022, contre des produits d'exploitation de 2 731 M\$ au quatrième trimestre de 2021, soit une hausse de 1 949 M\$. En comparaison du quatrième trimestre de 2019, les produits d'exploitation ont augmenté de 6 %, alors que la capacité exploitée s'est rétablie à 85 %.
- Charges d'exploitation de 4 708 M\$, contre des charges d'exploitation de 3 234 M\$ au quatrième trimestre de 2021, soit une hausse de 1 474 M\$ ou de 46 %. En regard de la même période en 2021, la capacité exploitée et le prix du carburant ont augmenté respectivement de 59 % et de 60 %.
- Perte d'exploitation de 28 M\$, soit une amélioration par rapport à une perte d'exploitation de 503 M\$ au quatrième trimestre de 2021.
- CESMO ajustées de 13,7 cents comparativement à 16,7 cents au quatrième trimestre de 2021. Les CESMO ajustées ont augmenté de 15 % par rapport à 2019. Se reporter à la rubrique 6, *Résultats des activités – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2022 et de 2021*, du présent rapport de gestion pour plus de détail sur les facteurs ayant une incidence sur les CESMO ajustées.
- BAIIA ajusté de 389 M\$, et marge du BAIIA ajusté de 8,3 %, soit une amélioration de 367 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2021.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 647 M\$, en hausse de 139 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2021. Se reporter à la rubrique 8.5, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Stratégie d'entreprise

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

Air Canada refaçonne ses activités afin de se préparer pour l'avenir. L'impératif commercial d'Air Canada « Toujours plus haut » vise à rehausser toutes les facettes de ses activités. Cette stratégie d'Air Canada s'appuie sur ce qui suit :



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



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



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



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

Dans le cadre de cette stratégie, en 2023, Air Canada entend continuer de tirer parti de ses principaux actifs et de ses nombreux avantages concurrentiels, à savoir :

un personnel talentueux et une culture d'entreprise primée;

un parc aérien rationalisé, moderne, écoénergétique et polyvalent, offrant des configurations d'appareil à l'avant-garde;

un réseau mondial, bien positionné pour répondre à la demande de divers segments de clientèle, lequel est rehaussé par l'affiliation de la Société au réseau Star Alliance^{MD} et la conclusion de nombreux accords commerciaux;

une marque dynamique de vaste notoriété;

une expérience client rehaussée par des produits et services concurrentiels, notamment le programme Aéroplan complètement transformé;

Air Canada Rouge, transporteur loisirs à faibles coûts et Vacances Air Canada, l'un des principaux voyagistes au Canada;

une offre de transport de fret élargie;

de nouvelles technologies d'avant-garde et d'autres améliorations technologiques;

son engagement à l'égard de la durabilité.

INVESTISSEMENT DE

6,75 M\$

DANS CARBON
ENGINEERING (CE)

(NOVEMBRE 2022)



FAITS SAILLANTS DE 2022

FINANCER L'AVENIR

Malgré les répercussions de la pandémie de COVID-19, Air Canada a continué de faire des investissements stratégiques et novateurs en technologies et autres actifs pour financer son avenir.

En 2022, Air Canada a annoncé l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou « XLR », pour extra-long range) de la gamme A321neo d'Airbus et a converti en commandes fermes des options visant 15 appareils A220-300 d'Airbus. Air Canada a également convenu d'acheter 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société suédoise Heart Aerospace (qui devraient entrer en service en 2028) et d'investir 7 M\$ dans Heart Aerospace.

Par ailleurs, Air Canada a annoncé un placement en instruments de capitaux propres (prêt) de 6,75 M\$ dans Carbon Engineering (« CE »), entreprise canadienne de solutions climatiques, pour appuyer l'avancement de la technologie de captage direct dans l'air (« CDA ») de CE qui vise à extraire le dioxyde de carbone directement de l'air à grande échelle industrielle.



LES APPAREILS HYBRIDES
ÉLECTRIQUES RÉGIONAUX
ES-30 DEVRAIENT ENTRER
EN SERVICE EN :

2028



PLUS DE

600

VOLS QUOTIDIENS
PRÉVUS – HORAIRE DES
VOLS INTÉRIEURS POUR
L'ÉTÉ 2023

ATTEINDRE DE NOUVELLES FRONTIÈRES

En 2022, Air Canada a continué à rétablir son réseau en Amérique du Nord et à l'échelle internationale, de manière prudente et proportionnellement à la capacité que le réseau de transport aérien peut absorber. Cela comprend ce qui suit :

- expansion du réseau en Amérique du Nord pour l'été 2022 et inscription à l'horaire de quatre nouvelles liaisons transfrontalières et de trois nouvelles liaisons intra-Canada, ainsi que le rétablissement de 41 liaisons nord-américaines. Air Canada a desservi 51 aéroports au Canada et 46 aéroports aux États-Unis à l'été 2022 et a offert à ses clients le plus vaste réseau et le plus grand éventail d'options de voyages de tous les transporteurs canadiens;
- enrichissement de l'horaire d'été pour 2022 par le rétablissement de 34 liaisons internationales transatlantiques et transpacifiques;
- expansion stratégique de l'horaire pour le Pacifique Sud avec une liaison quotidienne avec Sydney et le rétablissement des liaisons avec Brisbane et Auckland;
- lancement d'une liaison avec Bangkok et reprise de la liaison avec Mumbai;
- nouveaux vols transfrontaliers entre Halifax et Newark et entre Vancouver et Houston.

En 2022, Air Canada a également annoncé des modifications à son réseau et à son horaire pour 2023 :

- nouveau service entre Montréal et Fort McMurray et accroissement des fréquences de certaines liaisons. Air Canada prévoit, pour l'été 2023, offrir plus de 600 vols quotidiens sur 97 liaisons intra-Canada pour 51 aéroports canadiens;



- nouvelles liaisons transfrontalières, dont le service entre l'aéroport JFK de New York et Toronto et Montréal ainsi qu'une liaison entre Toronto et Sacramento. Reprise de 13 liaisons avec les États-Unis à compter du 1^{er} mai et accroissement de la fréquence pour plus d'une douzaine de liaisons transfrontalières pour l'été 2023;
- expansion stratégique du réseau à l'échelle internationale pour l'été 2023, avec le lancement de nouveaux services pour l'Europe, à savoir Bruxelles, Toulouse et Copenhague, la reprise des liaisons clés avec l'Asie et le rétablissement du service sur les principales lignes transatlantiques, transpacifiques et sud-américaines.



7

AVIONS-CARGOS DEVRAIENT ENTRER EN SERVICE

(FIN 2023)

Fret

En raison de l'augmentation marquée de la demande à l'égard de l'espace de chargement de fret, Air Canada a assuré des vols tout-cargo au moyen d'avions de passagers ainsi que d'appareils 777-300ER de Boeing et A330 d'Airbus convertis temporairement. Au 31 décembre 2022, les cabines de tous les appareils temporairement convertis ont été ramenées à leur configuration passagers. Au 31 décembre 2022, trois avions-cargos 767 de Boeing étaient en service et sept devraient entrer en service d'ici la fin de 2023. En 2022, Air Canada Cargo a assuré plus de 3 600 vols tout-cargo (y compris les vols exploités au moyen d'avions-cargos) pour plus d'une douzaine de destinations, telles que Toronto, Halifax, St. John's, Miami, Atlanta, Dallas, Quito, Lima, Bogotá, San Juan, Mexico, Guadalajara, Madrid et Francfort.



REHAUSSER L'EXPÉRIENCE CLIENT

Air Canada a été nommée meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour la quatrième année de suite par les lecteurs de *Global Traveler*. La Société a aussi été nommée Meilleur transporteur aérien pour la propreté des cabines pour la troisième année d'affilée dans le cadre du 19^e sondage effectué auprès du lectorat de *Global Traveler*, composé de voyageurs d'affaires assidus et raffinés.

En cabine

En novembre 2022, Air Canada a lancé le service de télévision en direct à bord de certains appareils et sur certaines liaisons intérieures, devenant ainsi le seul transporteur canadien à proposer aux clients six chaînes canadiennes en français et en anglais dans le cadre du programme de divertissement à bord complet, offert gracieusement par la société aérienne. L'expérience de repas à bord a également été rehaussée grâce au retour de certains services dans les cabines de haut rapport, au menu du Bistro amélioré qui propose davantage de produits saisonniers, des options de plats chauds, de nouveaux articles sur les plateaux et un service distinct de dessert. Par ailleurs, les clients de la classe Signature sur les vols internationaux et les clients de la classe Économique Privilège internationale et de la classe Signature en Amérique du Nord se verront proposer de nouvelles trousse de voyage.

Au sol

Air Canada a également rehaussé les services proposés dans ses salons Feuille d'érable, notamment un service de buffet contemporain, de nouvelles sélections au Café et de nouvelles lignes d'accès prioritaire pour les clients de la classe Signature et de la Classe affaires ainsi que les membres Aéroplan Super Élite. Air Canada a de plus élargi son service de chauffeur électrifié par Porsche, désormais offert sur la piste aux aéroports de Toronto et de Vancouver.

Aéroplan

Le programme Aéroplan a lancé BonPlan, qui permet aux membres de réserver des séjours avec leurs points Aéroplan à un tarif préférentiel dans un large éventail d'hôtels réputés partout dans le monde et, depuis le 30 mai 2022, les membres peuvent accumuler des points pour certains achats à la LCBO. En 2022, le programme Aéroplan a été reconnu comme le Meilleur programme de fidélité de société aérienne assorti de primes de voyages par Canada's Choice et a remporté la palme dans la catégorie Meilleure capacité d'accumulation et d'échanges (Amérique) à la suite d'un sondage mené auprès de voyageurs assidus du monde entier par les Frequent Traveler (FT) People's Award. Les Freddie Awards, qui mettent à l'honneur les principaux programmes de fidélisation du monde, lui ont décerné le prix pour la meilleure capacité d'échange et l'ont reconnu, pour la troisième fois, comme le programme offrant la meilleure valeur à ses membres en Amérique dans le cadre d'un sondage auprès de voyageurs assidus à l'échelle du globe.



MILIEU DE TRAVAIL INCLUSIF ET IMPACT SOCIAL

Pour la neuvième année consécutive, Air Canada figure au palmarès des Meilleurs employeurs de Montréal en 2022 selon un sondage annuel des employeurs de Mediacorp Canada. Air Canada a été sélectionnée pour ses programmes de reconnaissance des employés et de mieux-être, ainsi que pour son engagement à promouvoir les possibilités pour les femmes. Air Canada figure également sur la liste des meilleurs employeurs au Canada en 2023 selon Forbes et est reconnue en tant que l'un des meilleurs employeurs au Canada en matière de diversité.

En 2022, le taux des blessures ayant entraîné un arrêt de travail a diminué et Air Canada a lancé son sondage semestriel sur la culture de la sécurité. La Société a amélioré ses façons de faire en matière de diversité et d'inclusion, notamment par la création officielle de groupes de ressources pour les employés, qui assurent une représentativité et un moyen de rétroaction pour divers groupes d'identité. La société aérienne a fait la promotion du bilinguisme par l'intermédiaire de programmes et pratiques renforcés en matière de langues officielles. À l'automne 2022, Air Canada a été reconnue à la cérémonie annuelle des Canadian HR Awards en remportant le prix Payworks remis à l'entreprise ayant la meilleure stratégie de responsabilité sociale.



AIR CANADA
FIGURE SUR LA LISTE
DES MEILLEURS
EMPLOYEURS AU
CANADA 2022 SELON
FORBES ET EST
RECONNUE COMME
L'UN DES MEILLEURS
EMPLOYEURS AU
CANADA EN MATIÈRE
DE DIVERSITÉ.

Le plan d'action climatique d'Air Canada est assorti d'ambitieux jalons pour atteindre la carboneutralité à long terme d'ici 2050. En définissant cette voie, Air Canada a établi des cibles absolues de réduction nette des gaz à effet de serre (« GES ») à moyen terme pour 2030, à savoir :



**CARBONEUTRALITÉ
D'ICI 2050**

réduction nette de

20 %

des GES produits
par ses **opérations aériennes**
d'ici 2030 par rapport à l'année
de référence 2019;

réduction nette de

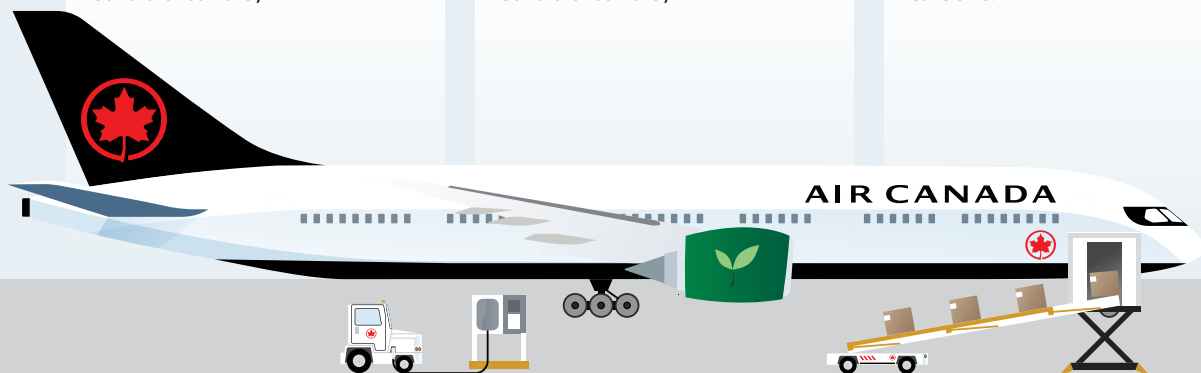
30 %

des GES produits
par ses **opérations au sol d'ici**
2030 par rapport à l'année
de référence 2019;

investissement de

50 M\$

dans les **carburants d'aviation**
durables (« CAD ») ainsi que dans
la **réduction et l'élimination du**
carbone.



Afin d'atteindre cet objectif, en plus des annonces liées aux appareils A321XLR et A220 d'Airbus, du contrat d'achat et du placement en titres de capitaux propres conclus avec Heart Aerospace de Suède ainsi que de l'investissement auprès de Carbon Engineering (CE), en 2022, Air Canada :

- a présenté CHOOOSE, une société de technologie climatique mondiale, qui est le nouveau fournisseur du programme de compensation d'émissions de carbone de la Société. L'option permettant d'acheter des crédits compensatoires de carbone vérifiés est maintenant intégrée d'une manière transparente dans les sites Web de réservation canadiens et américains du transporteur;
- a continué à électrifier son parc de véhicules terrestres en achetant 50 véhicules électriques afin de soutenir les activités des services au sol;
- a annoncé qu'elle travaille avec Rheinmetall Canada à la mise à l'essai d'eMSU, la première unité de démarrage entièrement électrique sans émission au monde;
- a accueilli huit clients (entreprises clientes et clients des services de fret) dans le cadre de son programme de voyages Laisser moins qui offre aux entreprises clientes et clients des services de fret des options efficaces pour compenser ou réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (« GES ») liées aux voyages d'affaires et réduire ainsi leur empreinte carbone;
- a lancé un service de navette électrique pour ses employés à l'aéroport de Vancouver. Le service quotidien, qui comprend plus de 150 itinéraires, est désormais assuré par des véhicules entièrement électriques plutôt que des véhicules à essence conventionnels.



Air Canada est en outre devenue membre du Conseil canadien des carburants d'aviation durables (le « C-SAF »), un organisme sans but lucratif qui vise à faciliter la production et l'approvisionnement de carburants d'aviation durables (SAF) au Canada.

La gouvernance, la stratégie, les risques et la performance d'Air Canada en matière de changements climatiques sont également présentés dans son rapport aligné sur le cadre du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (« GIFFCC ») ainsi que par l'intermédiaire du CDP (auparavant connu sous le nom de projet sur la divulgation des émissions de carbone). Le CDP a harmonisé son approche avec le cadre du GIFFCC.

De plus amples renseignements sur l'impact social et les progrès d'Air Canada dans sa stratégie de durabilité seront communiqués dans le rapport annuel 2022 d'Air Canada qui paraîtra prochainement, le rapport d'impact 2022 de la Fondation Air Canada, le rapport du GIFFCC et le rapport 2022 sur le développement durable d'Air Canada.



**CHOOOSE,
NOUVEAU
PARTENAIRE DU
PROGRAMME DE
COMPENSATION
D'ÉMISSIONS DE
CARBONE**

5 | RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES EXERCICES 2022 ET 2021

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

	EXERCICES			
	2022	2021 ^{1), 2)}	Variation (\$)	Variation (%)
PRODUITS D'EXPLOITATION				
Passages	14 238 \$	4 498 \$	9 740 \$	217
Fret	1 266	1 495	(229)	(15)
Autres	1 052	407	645	158
Total des produits d'exploitation	16 556	6 400	10 156	159
CHARGES D'EXPLOITATION				
Carburant d'aviation	5 276	1 576	3 700	235
Salaires et charges sociales	3 260	2 143	1 117	52
Dotation aux amortissements	1 640	1 616	24	1
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 213	723	490	68
Frais de vente et de distribution	797	286	511	179
Frais d'achat de capacité	763	558	205	37
Maintenance avions	706	711	(5)	(1)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	474	120	354	295
Communications et technologies de l'information	468	373	95	25
Restauration et services à bord	425	184	241	131
Dépréciation d'actifs	4	38	(34)	(89)
Coûts de restructuration et de transaction	-	175	(175)	(100)
Autres	1 717	946	771	82
Total des charges d'exploitation	16 743	9 449	7 294	77
Perte d'exploitation	(187)	(3 049)	2 862	
PRODUITS (CHARGES) AUTRES QUE D'EXPLOITATION				
Perte de change	(732)	(52)	(680)	
Produits d'intérêts	168	72	96	
Charges d'intérêts	(909)	(749)	(160)	
Intérêts incorporés	13	17	(4)	
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	24	(8)	32	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	133	(55)	188	
Perte aux règlements et modifications de dette	(14)	(129)	115	
Autres	(20)	(28)	8	
Total des charges autres que d'exploitation	(1 337)	(932)	(405)	
Perte avant impôts sur le résultat	(1 524)	(3 981)	2 457	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(176)	379	(555)	
Perte nette	(1 700) \$	(3 602) \$	1 902 \$	
Perte par action – résultat dilué	(4,75) \$	(10,25) \$	5,50 \$	
BAILDA ajusté³⁾	1 457 \$	(1 464) \$	2 921 \$	
Résultat avant impôts ajusté³⁾	(952) \$	(3 768) \$	2 816 \$	
Perte nette ajustée³⁾	(988) \$	(3 768) \$	2 780 \$	
Perte ajustée par action³⁾	(2,76) \$	(10,74) \$	7,98 \$	

1) Antérieurement, les charges d'exploitation liées aux contrats d'achat de capacité étaient regroupées dans un poste distinct du compte consolidé de résultat intitulé « Charges liées aux transporteurs régionaux » et comprenaient les frais d'achat de capacité, des coûts refacturés, qui sont des coûts directs engagés par le transporteur régional et facturés à la Société, et les autres frais engagés par la Société, qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux, à l'exclusion du carburant. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, ces coûts ne sont plus affectés au poste « Charges liées aux transporteurs régionaux » du compte consolidé de résultat. Les frais d'achat de capacité sont désormais présentés dans un poste distinct du compte consolidé de résultat et ne comprennent cependant toujours pas la composante des frais liés aux coûts des appareils qui sont comptabilisés

comme obligations locatives conformément à IFRS 16. Ce reclassement permet une meilleure présentation du coût total en fonction de la nature de chacune des charges associées aux activités de la Société. Ce changement de présentation n'a pas eu d'incidence sur le total des charges d'exploitation. Les chiffres comparatifs de 2021 ont été reclassés pour être conformes avec la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré. Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les reclassements au compte consolidé de résultat.

2) Les chiffres classés précédemment comme éléments particuliers dans le compte consolidé de résultat ont été reclassés dans les postes « Salaires et charges sociales », « Coûts de restructuration et de transaction » et

« Dépréciation d'actifs ». Une description plus détaillée de la nature des opérations englobées par ces postes est donnée aux notes 22 et 10, 4 et 6, respectivement, des états financiers consolidés annuels et notes complémentaires auditées d'Air Canada pour 2022 datés du 17 février 2023. Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les reclassements au compte consolidé de résultat.

3) Le BAILDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net (la perte nette) ajusté, et le bénéfice (la perte) ajusté par action sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios financiers hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

En 2022, les produits passages se sont chiffrés à 14 238 M\$, en hausse de 9 740 M\$ (ou plus du triple par rapport à 2021). Le trafic à l'échelle du réseau a plus que triplé, tandis que la capacité exploitée totale a plus que doublé depuis 2021, ce qui s'est traduit par une hausse de 18 points de pourcentage du coefficient d'occupation. En raison de l'incidence des restrictions de déplacements liées à la pandémie de COVID-19 alors en vigueur, la demande en voyages en 2021, principalement au premier semestre, visait principalement les déplacements essentiels, réservés peu avant la date du départ et pour des trajets et des durées plus courts qu'avant la pandémie. Ce contexte de la demande a favorisé les rendements unitaires élevés pour des coefficients d'occupation faibles et, de ce fait, la comparaison de certaines données par rapport à l'exercice 2021 pourrait ne pas être utile. Air Canada estime qu'une comparaison contre 2019 permet une meilleure compréhension des produits passages et de l'évolution de la reprise d'Air Canada.

En regard de 2019, les produits passages et la capacité exploitée se sont rétablis à respectivement 83 % et 73 %. La capacité exploitée de 2022 correspond aux prévisions indiquées dans le communiqué d'Air Canada daté du 28 octobre 2022. Le recul des produits passages par rapport à 2019 est attribuable à l'effet cumulé de la baisse de capacité et de la réduction du trafic, en particulier au cours du premier semestre de 2022, en partie contrebalancé par des rendements unitaires plus élevés sur tous les marchés. Pour l'ensemble du réseau, le coefficient d'occupation a diminué d'environ 3 % depuis 2019, principalement en raison de l'incidence des restrictions de déplacements liées à la COVID-19 en vigueur au premier semestre de 2022, plus particulièrement au premier trimestre de 2022. Les tarifs moyens en 2022 ont augmenté de 19 % par rapport à ceux de 2019.

Au niveau des cabines, en 2022, les produits passages tirés de la cabine Classe affaires ont augmenté de trois fois et demie, ceux tirés de la cabine Économique Privilège ont été de quatre fois plus élevés, et ceux tirés de la cabine économique ont été de trois fois plus élevés comparativement à 2021. En regard de 2019, les produits passages tirés des cabines de haut rapport et ceux tirés de la cabine économique se sont rétablis à environ 92 % et à 79 %, respectivement. La variation par rapport à 2019 est principalement attribuable à la baisse de la capacité et du trafic ainsi qu'aux rendements plus élevés dans toutes les classes de cabine sur la plupart des marchés, ce qui a partiellement compensé le recul.

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

	EXERCICES					
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)
Lignes intérieures	4 424 \$	2 050 \$	2 374 \$	116	5 233 \$	(809) \$
Lignes transfrontalières	3 017	770	2 247	292	3 795	(778)
Lignes transatlantiques	4 381	1 100	3 281	298	4 468	(87)
Lignes transpacifiques	1 118	245	873	356	2 449	(1 331)
Autres	1 298	333	965	289	1 287	11
Réseau	14 238 \$	4 498 \$	9 740 \$	217	17 232 \$	(2 994) \$

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

2022 PAR RAPPORT À 2021						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	116	69	104	14	6	28
Lignes transfrontalières	292	265	336	12	(10)	7
Lignes transatlantiques	298	165	252	21	13	50
Lignes transpacifiques	356	153	353	36	1	80
Autres	289	233	286	11	1	17
Réseau	217	147	216	18	-	28

2022 PAR RAPPORT À 2019						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	(15)	(17)	(20)	(2)	5	2
Lignes transfrontalières	(21)	(22)	(26)	(4)	7	1
Lignes transatlantiques	(2)	(13)	(14)	(1)	15	13
Lignes transpacifiques	(54)	(67)	(68)	(3)	45	40
Autres	1	(15)	(22)	(8)	30	18
Réseau	(17)	(27)	(29)	(3)	17	13

Produits passages tirés des lignes intérieures

En 2022, sur fond de relèvement de la capacité de 69 % d'un exercice à l'autre, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont établis à 4 424 M\$, en hausse de 2 374 M\$ ou plus du double par rapport à 2021. Cette augmentation est attribuable au fait que le trafic a doublé sur l'ensemble des principales lignes intérieures et a entraîné une progression de 14 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Ces résultats rendent compte essentiellement de la hausse de la demande en services de transport aérien et de la plus grande disponibilité des liaisons et des fréquences sur le réseau intérieur. En 2021, en raison de l'incidence des restrictions de déplacements liées à la pandémie de COVID-19 alors en vigueur, la demande en voyages notamment au premier semestre de 2021 visait principalement les déplacements essentiels, réservés peu avant la date du départ et pour des trajets et des durées plus courts qu'avant la pandémie. Ce contexte non comparable, en 2021, a donné lieu à des rendements unitaires statistiquement élevés.

En 2022, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont rétablis à 85 % par rapport à ceux de 2019 en regard d'une capacité exploitée représentant 83 % de celle enregistrée en 2019. Le trafic et le coefficient d'occupation ont accusé un recul de respectivement 20 % et 2 points de pourcentage. Les tarifs moyens sur le marché canadien ont augmenté d'environ 20 % par rapport à ceux de 2019 et le rendement unitaire s'est accru de 5 % sur pratiquement l'ensemble des principales lignes intérieures malgré l'incidence défavorable de l'accroissement de la longueur d'étape moyenne.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

En 2022, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont chiffrés à 3 017 M\$, soit une augmentation de 2 247 M\$ ou près de quatre fois par rapport à 2021, en regard d'une capacité exploitée qui a plus que triplé d'un exercice à l'autre. Ces résultats témoignent en grande partie de la demande accrue pour des services aériens et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble du réseau de lignes transfrontalières. En 2021, en raison de l'incidence des restrictions de déplacements liées à la pandémie de COVID-19 alors en vigueur, la demande en voyages, notamment au premier semestre de 2021, visait principalement les déplacements essentiels, réservés peu avant la date du départ et pour des trajets et des durées plus courts qu'avant la pandémie. Ce contexte non comparable, en 2021, a donné lieu à des rendements unitaires statistiquement élevés.

En 2022, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont rétablis à 79 % par rapport à ceux de 2019 en regard d'une capacité exploitée représentant 78 % de celle enregistrée en 2019. Le trafic s'est rétabli à 74 % alors que le coefficient d'occupation a diminué de quatre points de pourcentage. Le rendement unitaire a progressé de 7 % pour pratiquement l'ensemble des services transfrontaliers. Les tarifs moyens en 2022 ont augmenté de 15 % par rapport à ceux de 2019; l'accroissement des voyages d'agrément et les modifications

de la longueur d'étape ont cependant influé défavorablement sur le rendement unitaire compte tenu de la composition du réseau.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

En 2022, sur fond de relèvement de la capacité de 2,6 fois celle de 2021, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont établis à 4 381 M\$, en hausse de 3 281 M\$ ou d'environ quatre fois par rapport à 2021. D'un exercice à l'autre, le trafic a été multiplié par 3,5 environ alors que le coefficient d'occupation a augmenté de 21 points de pourcentage. Ces résultats témoignent essentiellement de la demande accrue pour des services aériens, dans toutes les classes de cabine, et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble des marchés transatlantiques grâce à un réseau davantage normalisé et au retour à un contexte de demande plus stable à la suite de l'assouplissement des restrictions de déplacements, plus particulièrement au deuxième semestre de 2022.

En 2022, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont rétablis à 98 % par rapport à ceux de 2019 en regard d'une capacité exploitée représentant 87 % de celle enregistrée en 2019. Le trafic s'est rétabli à 86 % alors que le coefficient d'occupation a diminué d'un point de pourcentage comparativement aux niveaux de 2019. Le rendement unitaire s'est accru de 15 %, des hausses ayant été enregistrées sur pratiquement tous les principaux marchés transatlantiques desservis, en particulier l'Inde, les tarifs moyens étant d'environ 22 % supérieurs à ceux de 2019.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

En 2022, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont établis à 1 118 M\$, en hausse de 873 M\$ ou d'environ 4,5 fois par rapport à 2021, sur fond de relèvement de la capacité de 2,5 fois celle de 2021. Le trafic a augmenté de 4,5 fois en regard de 2021, ce qui s'est traduit par une augmentation de 36 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Ces résultats témoignent d'un contexte d'exploitation plus favorable à la suite de l'assouplissement de quelques restrictions de déplacements pour certaines destinations du marché transpacifique, notamment le Japon, la Corée et l'Australie.

Par comparaison à 2019, les produits passages tirés des lignes transpacifiques en 2022 ont représenté 46 % de ceux de 2019 en regard d'une capacité exploitée qui a représenté environ 33 % de celle de 2019 en raison de l'importante réduction de la capacité sur les marchés de la Chine et de Hong Kong. Le rendement unitaire et les tarifs moyens ont respectivement crû de 45 % et de 44 %, la hausse des rendements unitaires s'expliquant par les modifications de composition tarifaire en raison de l'incidence continue des restrictions de déplacements liées à la COVID-19 sur certains marchés.

Produits passages tirés des autres lignes

En 2022, les produits passages tirés des autres lignes se sont établis à 1 298 M\$, en hausse de 965 M\$ ou d'environ quatre fois par rapport à 2021, sur fond de relèvement de la capacité de plus de trois fois celle de 2021. D'un exercice à l'autre, le trafic a progressé d'environ quatre fois. Cela s'est traduit par une augmentation de 11 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Ces résultats témoignent essentiellement de la demande accrue pour des services aériens, dans toutes les classes de cabine, et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble des marchés des Antilles, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud grâce à un réseau davantage normalisé et au retour à un contexte de demande plus stable à la suite de l'assouplissement des restrictions de déplacements, plus particulièrement au deuxième semestre de 2022.

Par comparaison à 2019, les produits passages tirés des autres lignes en 2022 ont augmenté de 1 % en regard d'une capacité exploitée qui représentait environ 85 % de celle de 2019. Le rendement unitaire, les tarifs moyens et les PPSMO se sont accrus respectivement de 30 %, de 29 % et de 18 %, des hausses ayant été enregistrées sur tous les marchés desservis. Ces résultats témoignent de la forte demande, notamment dans les cabines de haut rapport, pour les destinations dans les Antilles, en Amérique centrale et en Amérique du Sud attribuable au redressement vigoureux de la demande à la suite de l'assouplissement des restrictions de voyages.

Produits fret

En 2022, les produits fret se sont chiffrés à 1 266 M\$, en baisse de 229 M\$ ou d'environ 15 % par rapport à 2021. Le repli d'un exercice à l'autre est surtout attribuable à la baisse du trafic en glissement annuel sur le marché transpacifique découlant de la réduction des vols tout-cargo, du fait que les appareils de transport de passagers convertis provisoirement ont été graduellement ramenés à leur configuration passagers. Dans une moindre mesure, la normalisation du rendement unitaire, principalement sur les marchés intérieur et transfrontalier ainsi que sur les lignes transatlantiques, a également contribué à ce recul. Cette baisse a été annulée en partie par une capacité accrue et par une hausse du trafic sur les marchés de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud et celui des lignes transatlantiques. En 2022, Air Canada a assuré au total 3 600 vols tout-cargo (y compris ceux exploités par des avions-cargos), comparativement à 10 200 vols tout-cargo en 2021.

La demande à l'égard de services de fret aérien est demeurée forte jusqu'à la fin de 2022, malgré une baisse par rapport aux niveaux élevés en 2020 et en 2021. En 2021, l'offre mondiale de fret aérien a ressenti les effets de la pandémie de COVID-19 étant donné la réduction de la capacité découlant de la diminution du nombre de vols exploités à l'échelle internationale, particulièrement par les sociétés aériennes commerciales. Cela a donné lieu à des rendements anormalement élevés. Comparativement à 2019, en 2022 les produits fret se sont accrus de 549 M\$ ou environ 77 % en raison de l'accroissement des vols tout-cargo. En 2019, Air Canada n'exploitait pas de vols tout-cargo et son parc aérien ne comptait aucun avion-cargo.

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

	EXERCICES						
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)	Variation (%)
(en millions de dollars canadiens)							
Lignes intérieures	114 \$	124 \$	(10) \$	(8)	113 \$	1 \$	1
Lignes transfrontalières	51	62	(11)	(18)	48	3	6
Lignes transatlantiques	556	538	18	3	258	298	115
Lignes transpacifiques	409	667	(258)	(39)	241	168	70
Autres	136	104	32	31	57	79	136
Réseau	1 266 \$	1 495 \$	(229) \$	(15)	717 \$	549 \$	77

Autres produits

En 2022, les autres produits se sont chiffrés à 1 052 M\$, en hausse de 645 M\$ ou d'environ 2,5 fois, par rapport à 2021. Cette hausse s'explique essentiellement par les produits tirés d'un volume plus élevé de vente de forfaits terrestres par Vacances Air Canada comparativement à 2021, ce qui rend compte de la demande accrue de forfaits vacances et de l'incidence de l'interruption des vols pour le Mexique et les Antilles entre le 31 janvier 2021 et le 26 juin 2021. L'accroissement des produits tirés des services à bord et des salons Feuille d'érable résultant de la reprise du trafic, la hausse des produits tirés des services autres qu'aériens liés au programme Aéroplan et l'augmentation des frais liés aux passagers ont également contribué, mais dans une moindre mesure, à cette hausse.

Charges d'exploitation

En 2022, les charges d'exploitation ont totalisé 16 743 M\$, en hausse de 7 294 M\$ ou d'environ 77 % par rapport à 2021. Cette variation d'un exercice à l'autre est principalement attribuable à des augmentations dans pratiquement tous les postes, qui reflètent la progression du trafic et de la capacité exploitée d'environ 3,2 fois et d'environ 2,5 fois, respectivement, ainsi qu'à l'augmentation de 74 % des prix du carburant d'un exercice à l'autre. En regard de 2019, sur fond de capacité représentant 73 % de celle de 2019, les charges d'exploitation ont diminué de 738 M\$ ou d'environ 4 %, reflétant dans une large mesure la hausse des prix du carburant et des coûts des services passagers.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation d'un exercice à l'autre est résumée ci-après.

Carburant d'aviation

En 2022, la charge de carburant d'aviation s'est chiffrée à 5 276 M\$, en hausse de 3 700 M\$, soit plus du triple par rapport à 2021. Cette augmentation s'explique par le fait que le prix du carburant d'aviation a bondi de 74 % et que le volume de litres consommés a augmenté de 92 % en raison de l'accroissement des heures de vol par rapport à l'exercice précédent. Dans une moindre mesure, la baisse du dollar canadien a également contribué à cette augmentation.

Salaires et charges sociales

En 2022, les salaires et charges sociales se sont établis à 3 260 M\$, en hausse de 1 117 M\$ ou d'environ 52 % par rapport à 2021. Cet accroissement d'un exercice à l'autre découle avant tout d'une augmentation de 54 % de l'effectif moyen en équivalents temps plein, Air Canada ayant considérablement accru sa dotation en personnel depuis 2021 en raison du plus grand nombre de vols. En 2021 ont été comptabilisés une charge de 125 M\$ au titre d'un règlement lié à un régime d'avantages sociaux, une charge de 82 M\$ au titre de modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux et un crédit de 451 M\$ lié à la subvention salariale publique. Ces éléments ont donné lieu à un crédit net de 244 M\$ qui a également contribué, en 2022, à l'augmentation d'un exercice à l'autre. Pour un complément d'information sur les charges de 2021 liées au règlement lié à un régime d'avantages sociaux et aux modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, se reporter à la note 10, Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, des états financiers consolidés annuels et notes complémentaires auditées d'Air Canada pour 2022, datés du 17 février 2023. Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur le classement antérieur de ces coûts.

Dotations aux amortissements

La dotation aux amortissements s'est chiffrée à 1 640 M\$ en 2022, en hausse de 24 M\$ ou d'environ 1 % par rapport à 2021. L'augmentation découle principalement de l'ajout, au cours de l'exercice, de plusieurs nouveaux avions au parc en exploitation et de la hausse de l'amortissement d'immobilisations incorporelles. Cette hausse a été contrée en partie par les actifs pleinement amortis en 2022.

Redevances aéroportuaires et de navigation

En 2022, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont établies à 1 213 M\$, en hausse de 490 M\$ ou de 68 %. L'augmentation est attribuable au plus grand nombre de vols qu'en 2021.

Frais de vente et de distribution

En 2022, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 797 M\$, soit une hausse de 511 M\$ ou environ 2,8 fois par rapport à 2021. L'augmentation s'explique par l'accroissement des produits passages d'un exercice à l'autre.

Frais d'achat de capacité

En 2022, les frais d'achat de capacité se sont établis à 763 M\$, en hausse de 205 M\$ ou de 37 %. L'augmentation est principalement attribuable à l'accroissement des heures de vol par rapport à 2021 ainsi qu'à la hausse des taux prévus par les CAC d'un exercice à l'autre en raison des coûts plus élevés engagés par Jazz pour exploiter des vols pour le compte d'Air Canada.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions s'est chiffrée à 706 M\$ en 2022, soit 5 M\$ ou environ 1 % de moins qu'en 2021. Cette variation s'explique essentiellement par les économies découlant de la modification d'un accord conclu avec un fournisseur de services de maintenance tiers (dont il est plus amplement question ci-après) et a été en partie neutralisée par les activités de maintenance accrues en raison de l'accroissement des heures de vol par rapport à 2021. Dans une moindre mesure, une augmentation d'un exercice à l'autre des provisions pour maintenance pour tenir compte de la révision des estimations des coûts de fin de contrat de location, en prévision de la restitution d'appareils à leurs bailleurs à l'expiration des contrats de location au cours des 12 prochains mois, et l'incidence défavorable des devises ont en partie contrebalancé le recul.

Au premier trimestre de 2022, Air Canada et un fournisseur tiers de services de maintenance ont conclu un contrat modifié. Cette opération a donné lieu à un ajustement

favorable de 159 M\$ de la charge de maintenance avions découlant de l'ajustement des charges à payer au titre de la maintenance et de la comptabilisation de crédits futurs, qui seront disponibles en vertu du contrat modifié. Compte tenu de la baisse considérable des activités aériennes et de la réduction du parc aérien durant la pandémie de COVID-19, les parties ont modifié ce contrat de façon à ce que les services qui étaient facturés à l'heure de vol le soient désormais en fonction du temps d'exécution et du matériel fourni et à réduire le nombre d'éléments couverts par le contrat.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

En 2022, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont établis à 474 M\$, une progression de 354 M\$ ou d'environ quatre fois par rapport à 2021. Cette hausse s'explique en grande partie par les produits tirés de la vente d'un volume plus élevé de forfaits terrestres par Vacances Air Canada en raison des volumes de passagers plus élevés en regard de l'exercice précédent. Air Canada avait suspendu ses vols à destination du Mexique et des Antilles entre le 31 janvier 2021 et le 26 juin 2021.

Coûts de restructuration et de transaction

En 2022, Air Canada n'a pas inscrit de coûts de restructuration et de transaction, contrairement à 2021, où des charges d'exploitation nettes de 175 M\$ avaient été comptabilisées.

Le tableau ci-après présente une ventilation des coûts de restructuration et de transaction comptabilisés pour les périodes considérées.

(en millions de dollars canadiens)

	EXERCICES	
	2022	2021
Provisions pour réduction de l'effectif	-	161
Autres	-	14
Coûts de restructuration et de transaction¹⁾	- \$	175 \$

1) Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur le classement antérieur de ces coûts.

Provisions pour réduction de l'effectif

En raison de la pandémie de COVID-19 et dans le but de réduire le nombre d'employés en mise à pied technique, Air Canada a proposé des programmes d'incitation à la retraite anticipée à son personnel syndiqué. Ces programmes prévoient des bonifications des prestations reçues en vertu du régime de retraite à prestations déterminées pour les employés admissibles et n'ont donc pas d'incidence sur la situation de trésorerie de la Société. Des indemnités de cessation d'emploi et une perte au titre des mesures de réduction de l'effectif de 161 M\$ ont été comptabilisées pour l'exercice clos le 31 décembre 2021.

Autres

Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat

En avril 2021, Air Canada a annoncé que la convention d'arrangement prévoyant l'acquisition par Air Canada de Transat A.T. Inc. (« Transat ») a été résiliée, contre l'acquittement par Air Canada à Transat de frais de résiliation de 12,5 M\$.

Modifications des contrats d'achat de capacité

En mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier le contrat d'achat de capacité (« le CAC de Jazz ») conclu avec Jazz, aux termes duquel Jazz exploite actuellement des vols régionaux sous la marque Air Canada Express. Dans le cadre du contrat modifié, Air Canada a transféré à Jazz l'exploitation de sa flotte d'appareils E175 d'Embraer, jusque-là assurée par Sky Regional, et Jazz est devenue l'unique exploitant des vols sous la marque Air Canada Express. Le contrat d'achat de capacité conclu avec Sky Regional a été résilié. Air Canada a comptabilisé une charge nette de 2 M\$ pour refléter les modifications apportées au CAC et le regroupement des vols régionaux.

Autres charges d'exploitation

En 2022, les autres charges d'exploitation se sont chiffrées à 1 717 M\$, en hausse de 771 M\$ ou de 82 % par rapport à 2021. L'augmentation d'un exercice à l'autre est principalement attribuable à l'accroissement des heures de vol par rapport à 2021 et, dans une moindre mesure, à l'incidence de l'inflation des coûts.

Le tableau ci-après présente une ventilation des autres charges pour les périodes indiquées.

	EXERCICES			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Services d'escale	367 \$	192 \$	175 \$	91
Frais d'équipages	207	92	115	125
Location et entretien d'immeubles	229	164	65	40
Frais et services divers	213	137	76	55
Autres frais résiduels	701	361	340	94
Total des autres charges	1 717 \$	946 \$	771 \$	82

CESMO et CESMO ajustées

En 2022, les CESMO ont diminué de 28 % et les CESMO ajustées ont accusé un recul de 43 % en regard de 2021. Comparativement à 2019, les CESMO et les CESMO ajustées ont augmenté de respectivement 31 % et 19 %. Les baisses en regard de 2021 s'expliquent avant tout par la hausse des SMO d'un exercice à l'autre, ce qui a donné lieu à une utilisation plus efficace des actifs. La charge de carburant d'aviation a considérablement augmenté par rapport à 2021 et 2019 et les coûts liés à la portion terrestre des forfaits ont crû, ce qui a influé défavorablement sur les CESMO. L'accroissement du trafic et des rendements unitaires a entraîné une augmentation des coûts des services passagers et des ventes, ce qui a également eu une incidence négative sur les CESMO et les CESMO ajustées. Qui plus est, les pressions inflationnistes et le coût de rétablissement des niveaux de services passagers au salon Feuille d'érable et à bord ont eu une incidence défavorable sur les CESMO et les CESMO ajustées.

Le tableau ci-après présente un rapprochement des CESMO et des CESMO ajustées pour les périodes indiquées.

	EXERCICES						
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)	Variation (%)
CESMO	20,28 ¢	28,30 ¢	(8,02) ¢	(28,3)	15,50 ¢	4,78 ¢	30,9
Retrancher :							
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, subvention salariale publique, montant net, modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, règlement lié à un régime d'avantages sociaux, dépréciation d'actifs, coûts de restructuration et de transaction, coûts liés aux avions-cargos	(7,07)	(4,98)	(2,09)	41,7	(4,41)	(2,66)	60,3
CESMO ajustées	13,21 ¢	23,32 ¢	(10,11) ¢	(43,4)	11,09 ¢	2,12 ¢	19,1

Charges autres que d'exploitation

En 2022, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 1 337 M\$, alors qu'elles s'étaient chiffrées à 932 M\$ en 2021.

La perte de change s'est chiffrée à 732 M\$ en 2022, comparativement à une perte de 52 M\$ en 2021. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2022 était de 1,3554 \$ alors qu'il était de 1,2637 \$ le 31 décembre 2021. L'accroissement de la perte d'un exercice à l'autre est principalement attribuable à la réévaluation du change sur la dette à long terme et aux obligations locatives.

Les charges d'intérêts se sont établies à 909 M\$ en 2022 alors qu'elles avaient totalisé 749 M\$ en 2021. L'augmentation principalement attribuable à la hausse de la dette du fait des opérations de financement réalisées en 2021 et, dans une moindre mesure, aux changements défavorables des taux d'intérêt et de change. L'augmentation d'un exercice à l'autre a été neutralisée en partie par les remboursements de la dette au cours de 2022, y compris le rachat partiel des billets convertibles d'Air Canada, comme il est décrit à la rubrique 4, *Aperçu*, du présent rapport de gestion.

Air Canada a comptabilisé un profit de 133 M\$ sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur en 2022, contre une perte de 55 M\$ en 2021. Les variations de la juste valeur des billets convertibles d'Air Canada ont donné lieu à un profit de 219 M\$, annulé en partie par une perte de 86 M\$ attribuable à une variation de la juste valeur des placements à court terme d'Air Canada due à la hausse des taux d'intérêt.

En 2022, Air Canada a comptabilisé une perte de 14 M\$ aux règlements et modifications de dette relativement au rachat d'un montant total en capital de 635 M\$ (473 M\$ US) de ses billets convertibles en circulation pour un prix de rachat en espèces total d'environ 778 M\$ (579 M\$ US), incluant les intérêts courus. À comparer à une perte aux règlements et modifications de dette de 129 M\$ comptabilisée en 2021, qui tenait compte de la radiation des coûts amortis et des primes de remboursement anticipé dans le cadre d'une série d'opérations de refinancement réalisées au cours de cet exercice.

Impôts sur le résultat

En 2022, Air Canada a comptabilisé une charge d'impôts sur le résultat de 176 M\$, alors qu'un recouvrement d'impôts sur le résultat de 379 M\$ avait été comptabilisé en 2021, comme il est présenté ci-après. La charge d'impôts sur le résultat différés présentée au compte de résultat a annulé partiellement le recouvrement d'impôts sur le résultat différés inscrit dans les autres éléments du résultat global lié aux réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel.

(en millions de dollars canadiens)

	EXERCICES	
	2022	2021
(Charge) d'impôts sur le résultat exigibles	(47) \$	(16) \$
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat différés	(129)	395
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(176) \$	379 \$

6 | RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2022 ET DE 2021

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

	QUATRIÈMES TRIMESTRES			
	2022	2021 ^{1),2)}	Variation (\$)	Variation (%)
PRODUITS D'EXPLOITATION				
Passages	4 062 \$	2 041 \$	2 021 \$	99
Fret	288	490	(202)	(41)
Autres	330	200	130	65
Total des produits d'exploitation	4 680	2 731	1 949	71
CHARGES D'EXPLOITATION				
Carburant d'aviation	1 459	665	794	119
Salaires et charges sociales	892	804	88	11
Dotation aux amortissements	417	399	18	5
Redevances aéroportuaires et de navigation	320	255	65	25
Frais de vente et de distribution	228	120	108	90
Frais d'achat de capacité	214	164	50	30
Maintenance avions	248	242	6	2
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	163	91	72	79
Communications et technologies de l'information	127	96	31	32
Restauration et services à bord	127	79	48	61
Dépréciation d'actifs	-	24	(24)	(100)
Coûts de restructuration et de transaction	-	(2)	2	(100)
Autres	513	297	216	73
Total des charges d'exploitation	4 708	3 234	1 474	46
Perte d'exploitation	(28)	(503)	475	
PRODUITS (CHARGES) AUTRES QUE D'EXPLOITATION				
Profit de change	316	22	294	
Produits d'intérêts	71	18	53	
Charges d'intérêts	(245)	(211)	(34)	
Intérêts incorporés	5	4	1	
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	7	2	5	
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	44	59	(15)	
Perte aux règlements et modifications de dette	(31)	-	(31)	
Autres	7	(8)	15	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	174	(114)	288	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	146	(617)	763	
Recouvrement d'impôts sur le résultat	22	124	(102)	
Bénéfice net (perte nette)	168 \$	(493) \$	661 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,41 \$	(1,38) \$	1,79 \$	
BAIIDA ajusté³⁾	389 \$	22 \$	367 \$	
Résultat avant impôts ajusté³⁾	(211) \$	(574) \$	363 \$	
Perte nette ajustée³⁾	(217) \$	(577) \$	360 \$	
Perte ajustée par action³⁾	(0,61) \$	(1,61) \$	1,00 \$	

1) Antérieurement, les charges d'exploitation liées aux contrats d'achat de capacité étaient regroupées dans un poste distinct du compte consolidé de résultat intitulé « Charges liées aux transporteurs régionaux » et comprenaient les frais d'achat de capacité, des coûts refacturés, qui sont des coûts directs engagés par le transporteur régional et facturés à la Société, et les autres frais engagés par la Société, qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux, à l'exclusion du carburant. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, ces coûts ne sont plus affectés au poste « Charges liées aux transporteurs régionaux » du compte consolidé de résultat. Les frais d'achat de capacité sont désormais présentés dans un poste distinct du compte consolidé de résultat et ne

comprennent cependant toujours pas la composante des frais liés aux coûts des appareils qui sont comptabilisés comme obligations locatives conformément à IFRS 16. Ce reclassement permet une meilleure présentation du coût total en fonction de la nature de chacune des charges associées aux activités de la Société. Ce changement de présentation n'a pas eu d'incidence sur le total des charges d'exploitation. Les chiffres comparatifs de 2021 ont été reclassés pour être conformes avec la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

2) Les chiffres classés précédemment comme éléments particuliers dans le compte consolidé de résultat ont été reclassés dans les postes « Salaires et charges sociales »,

« Coûts de restructuration et de transaction » et « Dépréciation d'actifs ». Une description plus détaillée de la nature des opérations englobées par ces postes est donnée aux notes 22 et 10, 4 et 6, respectivement, des états financiers consolidés annuels et notes complémentaires auditées d'Air Canada pour 2022 datés du 17 février 2023.

3) Le BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net (la perte nette) ajusté, et le bénéfice (la perte) ajusté par action sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios financiers hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Les produits passages au quatrième trimestre de 2022 ont atteint le chiffre record de 4 062 M\$, en hausse de 2 021 M\$, ou près du double, par rapport au quatrième trimestre de 2021. D'un exercice à l'autre, le trafic et la capacité ont respectivement progressé de 93 % et de 59 %, ce qui s'est traduit par une augmentation de 14 points de pourcentage du coefficient d'occupation.

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages ont progressé d'environ 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2019 en regard d'une capacité exploitée représentant 85 % de celle de la même période en 2019. Le trafic s'est rétabli à 87 % des niveaux du quatrième trimestre de 2019, ce qui s'est traduit par une hausse de deux points de pourcentage du coefficient d'occupation. L'augmentation est principalement attribuable à un accroissement de 18 % à l'échelle du réseau. Les hausses du rendement unitaire sur tous les marchés sont attribuables à la reprise soutenue de la demande en voyages aériens à la suite des nouveaux assouplissements des restrictions de déplacements au Canada et dans de nombreux pays desservis par Air Canada, malgré des restrictions toujours en place pour certaines destinations transpacifiques.

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages tirés des cabines de haut rapport ont augmenté de 13 % tandis que ceux tirés de la cabine économique ont atteint 98 % des niveaux du quatrième trimestre de 2019. Ces résultats sont attribuables aux gains en matière de rendement unitaire dans toutes les classes de cabine, ce qui rend compte de la forte demande de services passagers et des tarifs supérieurs au cours du trimestre. Une meilleure composition tarifaire dans les cabines de haut rapport et la cabine économique et les tarifs moyens plus élevés ont contribué à l'excellente tenue du rendement unitaire comparativement au quatrième trimestre de 2019, malgré l'incidence défavorable de la longueur d'étape sur le rendement unitaire.

Les produits records enregistrés au quatrième trimestre sont attribuables à la reprise soutenue de la demande en voyages aériens, s'appuyant sur les solides résultats du troisième trimestre de 2022, à la suite des nouveaux assouplissements des restrictions de déplacements au Canada et dans de nombreux pays desservis par Air Canada, malgré certaines restrictions encore en vigueur pour des destinations transpacifiques particulières.

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

	QUATRIÈMES TRIMESTRES						
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	1 195 \$	774 \$	421 \$	54	1 258 \$	(63) \$	(5)
Lignes transfrontalières	916	418	498	119	903	13	1
Lignes transatlantiques	1 096	554	542	98	942	154	16
Lignes transpacifiques	412	82	330	401	555	(143)	(26)
Autres	443	213	230	108	317	126	40
Réseau	4 062 \$	2 041 \$	2 021 \$	99	3 975 \$	87 \$	2

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

QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2022 PAR RAPPORT AU QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2021						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	54	27	43	9	8	22
Lignes transfrontalières	119	84	127	15	(3)	19
Lignes transatlantiques	98	49	82	16	8	33
Lignes transpacifiques	401	178	334	31	15	80
Autres	108	61	90	12	10	29
Réseau	99	59	93	14	3	25

QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2022 PAR RAPPORT AU QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2019						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	(5)	(12)	(10)	2	5	7
Lignes transfrontalières	1	(7)	(5)	2	7	9
Lignes transatlantiques	16	(6)	(2)	3	19	24
Lignes transpacifiques	(26)	(49)	(48)	3	42	47
Autres	40	5	3	(2)	36	33
Réseau	2	(15)	(13)	2	18	21

Produits passages tirés des lignes intérieures

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont établis à 1 195 M\$, en hausse de 421 M\$ ou de 54 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. Le trafic et la capacité ont progressé de 43 % et de 27 % d'un exercice à l'autre. Cela s'est traduit par une augmentation de neuf points de pourcentage du coefficient d'occupation sur les lignes intérieures. Le rendement unitaire s'est accru de 8 % en regard de la période correspondante de 2021. Ces résultats rendent compte essentiellement de la hausse de la demande en services de transport aérien et de la plus grande disponibilité des liaisons et des fréquences sur notre réseau intérieur.

En comparaison du quatrième trimestre de 2019, les produits passages tirés des lignes intérieures, le trafic et la capacité se sont rétablis à respectivement 95 %, 90 % et 88 %. Le rendement unitaire et le coefficient d'occupation se sont accrus de 5 % et de deux points de pourcentage, respectivement. Les hausses du rendement unitaire sur l'ensemble des principales lignes intérieures ont donné lieu à un gain de 7 % des PPSMO. Les tarifs moyens sur le marché canadien ont augmenté d'environ 21 % depuis 2019 en raison de la composition tarifaire dans les cabines de haut rapport et la cabine économique. La longueur d'étape moyenne a aussi augmenté en raison de la hausse de la demande pour nos services long-courrier. Ces résultats s'expliquent en grande partie par la vigueur soutenue de la demande et de la tarification des services de transport de passagers sur les lignes intérieures et témoignent de changements dans la composition du trafic, les cabines de haut rapport représentant une plus grande proportion des produits passages tirés des lignes intérieures qu'au quatrième trimestre de 2019.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont chiffrés à 916 M\$, en hausse de 498 M\$, ou plus du double, par rapport au quatrième trimestre de 2021. Le trafic a plus que doublé tandis que la capacité s'est accrue de 84 % d'un exercice à l'autre. Cela s'est traduit par une hausse de 15 points de pourcentage du coefficient d'occupation et une augmentation de 19 % du PPSMO. Ces résultats témoignent de la demande accrue pour des services aériens et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble du réseau de lignes transfrontalières.

Comparativement au quatrième trimestre de 2019, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont accrus de 1 %, le trafic et la capacité s'étant rétablis à respectivement 95 % et 93 %, ce qui a donné lieu à une augmentation de deux points de pourcentage du coefficient d'occupation. Les PPSMO et le rendement unitaire ont augmenté de respectivement 9 % et 7 %, des hausses ayant été enregistrées sur tous les grands marchés américains. Ces résultats rendent compte de la forte demande et de la tarification pour nos services transfrontaliers, y compris

une variation favorable du taux de change, ainsi que des changements dans la composition du trafic, les cabines de haut rapport représentant une plus grande proportion des produits passages tirés des lignes transfrontalières qu'au quatrième trimestre de 2019. Les tarifs moyens sur le marché transfrontalier ont augmenté d'environ 15 % depuis 2019.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont atteint 1 096 M\$, en hausse de 542 M\$, ou près du double, par rapport à l'exercice précédent. Le trafic et la capacité ont augmenté de 82 % et de 49 % depuis le quatrième trimestre de 2021, ce qui a donné lieu à une hausse de 16 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Les PPSMO et le rendement unitaire ont augmenté de respectivement 33 % et 8 % par rapport au quatrième trimestre de 2021, des hausses de rendement unitaire ayant été enregistrées sur tous les grands marchés transatlantiques. Ces résultats témoignent de la demande accrue pour des services aériens, dans toutes les classes de cabine, et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble des marchés transatlantiques grâce à un réseau davantage normalisé et au retour à un contexte de demande plus stable à la suite de l'assouplissement des restrictions de déplacements, plus particulièrement au deuxième semestre de 2022.

Comparativement au quatrième trimestre de 2019, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont accrus de 16 %, le trafic et la capacité s'étant rétablis à respectivement 98 % et 94 %, ce qui a donné lieu à une augmentation de trois points de pourcentage du coefficient d'occupation. Les PPSMO et le rendement unitaire ont augmenté respectivement de 24 % et 19 %, des hausses de rendement unitaire ayant été enregistrées sur tous les grands marchés transatlantiques. Ces résultats rendent compte de la forte demande et de la tarification pour nos services transatlantiques ainsi que des changements dans la composition du trafic, les cabines de haut rapport représentant une plus grande proportion des produits passages tirés des lignes transatlantiques qu'au quatrième trimestre de 2019. Les tarifs moyens sur le marché transatlantique ont augmenté d'environ 24 % depuis 2019.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont établis à 412 M\$, en hausse de 330 M\$ ou d'environ cinq fois par rapport au quatrième trimestre de 2021. D'un exercice à l'autre, le trafic et la capacité ont progressé de 4,3 fois et 2,8 fois, ce qui s'est traduit par une augmentation de 31 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Ces résultats témoignent d'un contexte d'exploitation plus favorable à la suite de l'assouplissement de restrictions de déplacements pour certaines destinations du marché transpacifique, notamment l'Australie, le Japon et la Corée.

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transpacifiques, le trafic et la capacité se sont rétablis à 74 %, 52 % et 51 % des niveaux du quatrième trimestre de 2019. Ces résultats rendent compte de l'importante réduction de la capacité sur tous les grands marchés des lignes transpacifiques, en particulier la Chine et Hong Kong, du fait du maintien des restrictions de déplacements liées à la COVID-19. Ce contexte de capacité restreinte, cumulé à l'accroissement des tarifs moyens, a fait augmenter les PPSMO, les tarifs moyens et le rendement unitaire de respectivement 47 %, 45 % et 42 % par rapport au quatrième trimestre de 2019.

Produits passages tirés des autres lignes

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages tirés des autres lignes se sont chiffrés à 443 M\$, en hausse de 230 M\$, ou près du double, par rapport au quatrième trimestre de 2021. Le trafic et la capacité ont progressé de 90 % et de 61 % d'un exercice à l'autre. Cela a fait augmenter de 12 points de pourcentage le coefficient d'occupation. Les PPSMO et le rendement unitaire se sont accrus de respectivement 29 % et 10 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. Ces résultats témoignent essentiellement de la hausse de la demande pour des services aériens sur tous les grands marchés, dans toutes les classes de cabine, et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble des marchés des Antilles, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud grâce à un réseau davantage normalisé et au retour à un contexte de demande plus stable à la suite de l'assouplissement des restrictions de déplacements, plus particulièrement au deuxième semestre de 2022.

En comparaison du quatrième trimestre de 2019, les produits passages tirés des autres lignes, la capacité exploitée et le trafic ont augmenté de respectivement 40 %, 5 % et 3 %. En dépit d'une baisse de deux points de pourcentage du coefficient d'occupation, le rendement unitaire, les tarifs moyens et les PPSMO ont augmenté de respectivement 36 %, 33 % et 33 %. Ces résultats rendent compte de la forte demande et de la tarification pour nos services à destination des Antilles, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud, ainsi que des changements dans la composition du trafic, les cabines de haut rapport représentant une plus grande proportion des produits passages tirés des autres lignes qu'au quatrième trimestre de 2019.

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

(en millions)	QUATRIÈMES TRIMESTRES				EXERCICES			
	2022		2021		2022		2021	
	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO
Lignes intérieures	4 233	5 184	2 952	4 081	16 336	20 373	8 002	12 072
Lignes transfrontalières	3 495	4 356	1 542	2 366	11 781	15 290	2 705	4 190
Lignes transatlantiques	6 111	7 226	3 350	4 855	25 072	30 188	7 126	11 396
Lignes transpacifiques	2 364	2 765	545	995	6 128	7 484	1 353	2 956
Autres	2 322	2 837	1 223	1 760	7 178	9 223	1 859	2 770
Réseau	18 525	22 368	9 612	14 057	66 495	82 558	21 045	33 384

Produits fret

Au quatrième trimestre de 2022, les produits fret se sont chiffrés à 288 M\$, en baisse de 202 M\$ ou de 41 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. Comparativement à la même période de 2019, les produits fret se sont accrus de 102 M\$ ou de 55 %. Le repli par rapport à 2021 est surtout attribuable à la baisse du trafic sur le marché transpacifique découlant de la diminution du nombre de vols tout-cargo du fait que les appareils de transport de passagers convertis provisoirement n'étaient plus affectés à ce type de vols et, dans une moindre mesure, à la normalisation du rendement unitaire sur tous les marchés. Il a été partiellement contrebalancé par une hausse du trafic sur les marchés des lignes transfrontalières et des lignes transatlantiques.

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

(en millions de dollars canadiens)	QUATRIÈMES TRIMESTRES					
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)
Lignes intérieures	30 \$	45 \$	(15) \$	(33)	27 \$	3 \$
Lignes transfrontalières	13	18	(5)	(24)	11	2
Lignes transatlantiques	145	151	(6)	(4)	69	76
Lignes transpacifiques	66	241	(175)	(72)	64	2
Autres	34	35	(1)	(4)	15	19
Réseau	288 \$	490 \$	(202) \$	(41)	186 \$	102 \$

Autres produits

Au quatrième trimestre de 2022, les autres produits se sont chiffrés à 330 M\$, en hausse de 130 M\$ ou de 65 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. Cette hausse s'explique essentiellement par les produits tirés de la vente d'un volume plus élevé de forfaits terrestres par Vacances Air Canada. La hausse des produits tirés des services autres qu'aériens liés au programme Aéroplan, des achats à bord et des frais divers liés aux passagers ont également contribué, mais dans une moindre mesure, à cette augmentation.

Charges d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2022, les charges d'exploitation ont totalisé 4 708 M\$, en hausse de 1 474 M\$ ou de 46 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. Cette variation d'un exercice à l'autre est principalement attribuable à des hausses dans pratiquement tous les postes, qui rendent compte de la progression du trafic et de la capacité exploitée d'environ 93 % et d'environ 59 %, respectivement ainsi que par l'augmentation de 60 % des prix du carburant. Comparativement au quatrième trimestre de 2019, les charges d'exploitation ont augmenté de 424 M\$ ou de 10 % du fait principalement de la hausse de la charge de carburant d'aviation et des coûts des services passagers.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation d'un exercice à l'autre est résumée ci-après.

Carburant d'aviation

Au quatrième trimestre de 2022, la charge de carburant d'aviation s'est chiffrée à 1 459 M\$, en hausse de 794 M\$, ou près du double, par rapport au quatrième trimestre de 2021. Cet accroissement d'un exercice à l'autre découle avant tout d'une augmentation de 60 % des prix du carburant d'aviation. Dans une moindre mesure, la hausse de 37 % de la consommation de carburant découlant du plus grand nombre de vols par rapport à l'exercice précédent ainsi qu'une variation défavorable du change ont également contribué à l'augmentation d'un exercice à l'autre.

Salaires et charges sociales

Au quatrième trimestre de 2022, les salaires et charges sociales se sont établis à 892 M\$, en hausse de 88 M\$ ou d'environ 11 %. Cet accroissement d'un exercice à l'autre découle avant tout d'une augmentation de 32 % de l'effectif moyen en équivalents temps plein, Air Canada ayant considérablement accru sa dotation en personnel depuis le quatrième trimestre de 2021 en raison du plus grand nombre de vols. Au quatrième trimestre de 2021 ont été comptabilisés une charge de 125 M\$ au titre d'une modification apportée aux régimes d'avantages sociaux, une charge de 6 M\$ au titre d'un règlement lié à un régime d'avantages sociaux et un crédit de 27 M\$ lié à la subvention salariale publique. Ensemble, ces éléments ont totalisé 104 M\$, montant qui a contrebalancé en partie l'augmentation d'un exercice

à l'autre. Un complément d'information sur les charges inscrites en 2021 relativement au règlement lié à un régime d'avantages sociaux et aux modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux est fourni à la note 10, *Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel*, complémentaire aux états financiers consolidés annuels d'Air Canada pour 2022 datés du 17 février 2023. Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur le classement antérieur de ces coûts.

Dotation aux amortissements

Au quatrième trimestre de 2022, la dotation aux amortissements s'est chiffrée à 417 M\$, en hausse de 18 M\$, ou de 5 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. L'augmentation découle principalement de l'ajout de plusieurs nouveaux avions au parc en exploitation en 2022 et de l'accroissement de l'amortissement d'immobilisations incorporelles. Cette hausse a été contrée en partie par les actifs pleinement amortis en 2022.

Frais de vente et de distribution

Au quatrième trimestre de 2022, les frais de vente et de distribution se sont élevés à 228 M\$, en hausse de 108 M\$, ou de 90 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. L'augmentation s'explique par l'accroissement des produits passages d'un exercice à l'autre.

Frais d'achat de capacité

Au quatrième trimestre de 2022, les frais d'achat de capacité se sont établis à 214 M\$, en hausse de 50 M\$ ou de 30 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. L'augmentation est principalement attribuable à la majoration des taux prévus par les CAC d'un exercice à l'autre, en raison des coûts plus élevés engagés par Jazz pour exploiter des vols pour le compte d'Air Canada.

Maintenance avions

Au quatrième trimestre de 2022, la charge de maintenance avions s'est chiffrée à 248 M\$, soit 6 M\$ ou 2 % de plus qu'au quatrième trimestre de 2021. L'augmentation est en grande partie attribuable à l'intensification des activités de maintenance compte tenu de l'accroissement des heures de vol par rapport au quatrième trimestre de 2021. Elle a été contrebalancée en partie par les économies découlant de la modification d'un accord conclu avec un fournisseur de services de maintenance, ainsi qu'il est décrit à la rubrique 5, *Résultats des activités – Comparaison des exercices 2022 et 2021*, et par une diminution des provisions pour maintenance pour rendre compte de la révision des estimations des coûts de fin de contrat de location en prévision de la restitution d'appareils à leurs bailleurs à l'expiration des contrats de location au cours des 12 prochains mois.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Au quatrième trimestre de 2022, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont élevés à 163 M\$, en hausse de 72 M\$ ou de 79 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. Cette augmentation s'explique en grande partie par les produits tirés de la vente d'un volume plus élevé de forfaits terrestres par Vacances Air Canada, ce qui rend compte de l'accroissement des volumes de passagers en regard de l'exercice précédent.

Coûts de restructuration et de transaction

Au quatrième trimestre de 2022, Air Canada n'a pas inscrit de coûts de restructuration et de transaction, contrairement au quatrième trimestre de 2021 où une réduction des charges d'exploitation nettes de 2 M\$ avait été comptabilisée.

Le tableau ci-après présente la ventilation des coûts de restructuration et de transaction comptabilisés pour les périodes considérées.

(en millions de dollars canadiens)

	QUATRIÈMES TRIMESTRES	
	2022	2021
Provisions pour réduction de l'effectif	-	(2)
Coûts de restructuration et de transaction¹⁾	- \$	(2) \$

1) Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur le classement antérieur de ces coûts.

Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation ont totalisé 513 M\$ au quatrième trimestre de 2022, soit 216 M\$ ou 73 % de plus qu'au quatrième trimestre de 2021. L'augmentation d'un exercice à l'autre est en grande partie attribuable à l'accroissement des heures de vol par rapport au quatrième trimestre de 2021.

Le tableau ci-après présente une ventilation des autres charges pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)

	QUATRIÈMES TRIMESTRES			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Services d'escale	106 \$	72 \$	34 \$	47
Frais d'équipages	59	35	24	69
Location et entretien d'immeubles	67	46	21	46
Frais et services divers	67	30	37	123
Autres frais résiduels	214	114	100	88
Total des autres charges	513 \$	297 \$	216 \$	73

CESMO et CESMO ajustées

Au quatrième trimestre de 2022, les CESMO ont diminué d'environ 8 % alors que les CESMO ajustées ont baissé de 18 % en regard de la même période en 2021. En comparaison du quatrième trimestre de 2019, les CESMO et les CESMO ajustées ont augmenté de respectivement 30 % et 15 %. Les baisses en regard de 2021 s'expliquent avant tout par la hausse des SMO d'un exercice à l'autre, ce qui a donné lieu à une utilisation plus efficace des actifs. La charge de carburant d'aviation a augmenté depuis le quatrième trimestre de 2021 et de 2019, ce qui a influé défavorablement sur les CESMO. L'accroissement du trafic et des rendements unitaires a entraîné une augmentation des coûts des services passagers et des ventes, ce qui a également eu une incidence négative sur les CESMO et les CESMO ajustées. Qui plus est, les pressions inflationnistes et le coût de rétablissement des niveaux de services passagers au salon Feuille d'érable et à bord ont eu une incidence défavorable sur les CESMO et les CESMO ajustées.

Le tableau ci-après présente un rapprochement des CESMO et des CESMO ajustées pour les périodes indiquées.

(en cents par SMO)

(en cents par SMO)

	QUATRIÈMES TRIMESTRES						
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)	Variation (%)
CESMO	21,05 ¢	23,01 ¢	(1,96) ¢	(8,5)	16,21 ¢	4,84 ¢	29,8
Retrancher :							
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, subvention salariale publique, montant net, modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, règlement lié à un régime d'avantages sociaux, dépréciation d'actifs, coûts de restructuration et de transaction, coûts liés aux avions-cargos	(7,37)	(6,27)	(1,10)	17,5	(4,33)	(3,04)	70,2
CESMO ajustées	13,68 ¢	16,74 ¢	(3,06) ¢	(18,3)	11,88 ¢	1,80 ¢	15,1

Produits (charges) autres que d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2022, les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 174 M\$, comparativement à des charges autres que d'exploitation de 114 M\$ au quatrième trimestre de 2021.

Le profit de change s'est établi à 316 M\$ au quatrième trimestre de 2022, comparativement à 22 M\$ au cours de la même période de 2021. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2022 était de 1,3554 \$ alors qu'il était de 1,3829 \$ le 30 septembre 2022. La variation est principalement attribuable à la réévaluation du change sur la dette à long terme et aux obligations locatives.

Au quatrième trimestre de 2022, les produits d'intérêts se sont chiffrés à 71 M\$ comparativement à 18 M\$ au quatrième trimestre de 2021.

Les charges d'intérêts se sont établies à 245 M\$ au quatrième trimestre de 2022 alors qu'elles avaient été de 211 M\$ au quatrième trimestre de 2021. La variation est principalement attribuable à la hausse des taux d'intérêt d'un exercice à l'autre ainsi qu'à une variation défavorable du change. L'augmentation a été neutralisée en partie par les niveaux de la dette moins élevés du fait des remboursements de capital au cours de 2022, y compris le rachat partiel des billets convertibles d'Air Canada.

Au quatrième trimestre de 2022, Air Canada a comptabilisé une perte de 31 M\$ aux règlements de dettes relativement au rachat d'un montant total en capital de 362 M\$ (266 M\$ US) de ses billets convertibles en circulation pour un prix de rachat en espèces total de 449 M\$ (330 M\$ US), incluant les intérêts courus.

7 | PARC AÉRIEN

Parc aérien principal et Air Canada Rouge

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge au 31 décembre 2022. Se reporter à la rubrique *Air Canada Express* ci-dessous pour un complément d'information sur le parc aérien exploité par Jazz aux termes d'un contrat d'achat de capacité avec Air Canada.

Les tableaux ci-après comprennent certains des appareils qui ont été immobilisés au sol en conséquence de la pandémie de COVID-19. Au 31 décembre 2022, deux avions étaient encore immobilisés au sol pour maintenance en vue de leur remise en service. Le tableau ci-dessous tient compte des deux nouveaux avions-cargos 767 de Boeing qui ont été livrés en 2022 et devraient être mis en service en 2023.

 AIR CANADA	AU 31 DÉCEMBRE 2022				
	Nombre d'appareils en exploitation	Total des sièges	Âge moyen	Appareils détenus	Appareils loués
GROS-ORTEURS					
777-300ER de Boeing	18	419	12,6	10	8
777-200LR de Boeing	6	300	15,4	4	2
787-8 de Boeing	8	255	8,6	8	-
787-9 de Boeing	29	298	6,3	23	6
767-300 de Boeing (avions-cargos)	5	-	18,0	3	2
A330-300 d'Airbus	16	295	17,9	8	8
Total – gros-porteurs	82	321	11,6	56	26
APPAREILS MONOCOULOIRS					
737 MAX 8 de Boeing	40	169	3,3	31	9
A321 d'Airbus	15	190	20,0	5	10
A320 d'Airbus	18	142	26,3	10	8
A319 d'Airbus	5	83	25,5	5	-
A220-300 d'Airbus	32	137	1,8	32	-
Total – appareils monocouloirs	110	154	9,9	83	27
Total – parc aérien principal	192	223	10,6	139	53

 AIR CANADA rouge	AU 31 DÉCEMBRE 2022				
	Nombre d'appareils en exploitation	Total des sièges	Âge moyen	Appareils détenus	Appareils loués
APPAREILS MONOCOULOIRS					
A321 d'Airbus	14	197	7,6	4	10
A320 d'Airbus	5	168	15,7	-	5
A319 d'Airbus	20	136	24,8	17	3
Total – Air Canada Rouge	39	162	17,5	21	18
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	231	213	11,8	160	71

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 31 décembre 2021 et au 31 décembre 2022, ainsi que le parc en exploitation projeté d'Air Canada pour les périodes ultérieures indiquées.

 AIR CANADA	RÉEL			PROJETÉ			
	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien en 2022	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
GROS-PORTEURS							
777-300ER de Boeing	18	-	18	1	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
777-300 de Boeing (avions-cargos)	-	-	-	-	-	2	2
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29	2	31	1	32
767-300 de Boeing (avions-cargos)	1	4	5	2	7	2	9
A330-300 d'Airbus	16	-	16	2	18	-	18
Total – gros-porteurs	78	4	82	7	89	5	94
APPAREILS MONOCOULOIRS							
737 MAX 8 de Boeing	31	9	40	-	40	-	40
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	18	-	18	(2)	16	-	16
A319 d'Airbus	6	(1)	5	(2)	3	-	3
A220-300 d'Airbus	27	5	32	1	33	6	39
Total – appareils monocouloirs	97	13	110	(3)	107	6	113
Total – parc aérien principal	175	17	192	4	196	11	207

 AIR CANADA rouge	RÉEL			PROJETÉ			
	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien en 2022	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
APPAREILS MONOCOULOIRS							
A321 d'Airbus	14	-	14	3	17	-	17
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	39	-	39	3	42	-	42
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	214	17	231	7	238	11	249

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2021 et au 31 décembre 2022, pour le compte d'Air Canada par le transporteur régional qui assure des vols sous le nom de marque Air Canada Express aux termes d'un contrat d'achat de capacité avec Air Canada. Le tableau présente également le parc projeté pour les périodes ultérieures indiquées.

 AIR CANADA EXPRESS	RÉEL			PROJETÉ			
	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien en 2022	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ-200 de Mitsubishi	15	-	15	-	15	-	15
CRJ-900 de Mitsubishi	35	-	35	-	35	-	35
Dash 8-300 de De Havilland	9	(9)	-	-	-	-	-
Dash 8-400 de De Havilland	39	-	39	-	39	-	39
Total – Air Canada Express	123	(9)	114	-	114	-	114

8.1 LIQUIDITÉ

Gestion du risque de liquidité

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 8.6, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, 8.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite* et 8.8, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d'au moins 12 mois après chaque période de présentation de l'information financière, notamment en fonction de plusieurs scénarios et de diverses hypothèses, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement.

Au 31 décembre 2022, les liquidités totales s'élevaient à 9 824 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 8 811 M\$ et d'un montant de 1 013 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au cours des 12 prochains mois, Air Canada prévoit combler ses besoins de liquidité à même les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ainsi que la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Les besoins de liquidité se rapportant aux obligations liées aux passifs financiers et aux engagements en capital peuvent être également comblés au moyen de nouveaux accords de financement.

8.2 SITUATION FINANCIÈRE

Le tableau ci-après présente l'état consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2022	31 décembre 2021 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)
ACTIF			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	7 988 \$	8 969 \$	(981) \$
Autres actifs courants	1 677	1 084	593
Actifs courants	9 665 \$	10 053 \$	(388) \$
Placements, dépôts et autres actifs	1 073	858	215
Immobilisations corporelles	11 950	11 740	210
Actifs des régimes de retraite	2 444	3 571	(1 127)
Impôt sur le résultat différé	48	39	9
Immobilisations incorporelles	1 054	1 080	(26)
Goodwill	3 273	3 273	-
Total de l'actif	29 507 \$	30 614 \$	(1 107) \$
PASSIF			
Passifs courants	9 353 \$	6 924 \$	2 429 \$
Dette à long terme et obligations locatives	15 043	15 511	(468)
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	3 160	3 656	(496)
Passif des régimes de retraite et autres avantages du personnel	1 770	2 588	(818)
Provisions au titre de la maintenance	1 352	1 032	320
Autres passifs non courants	311	821	(510)
Impôt sur le résultat différé	73	73	-
Total du passif	31 062 \$	30 605 \$	457 \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires (déficit)	(1 555) \$	9 \$	(1 564) \$
Total du passif et des capitaux propres (du déficit) attribuables aux actionnaires	29 507 \$	30 614 \$	(1 107) \$

1) Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.

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

Au 31 décembre 2022, l'actif net au titre des avantages à long terme s'élevait à 674 M\$ (soit les actifs des régimes de retraite de 2 444 M\$ déduction faite du passif des régimes de retraite et avantages du personnel de 1 770 M\$), en baisse de 309 M\$ par rapport au 31 décembre 2021. Cette diminution est surtout imputable à la perte actuarielle nette à la réévaluation du passif des régimes d'avantages sociaux de 31 M\$ comptabilisée à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada, ainsi qu'à la charge au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel comptabilisée au cours de l'exercice. La perte actuarielle tient compte du plafonnement du montant de l'actif des régimes de retraite qui peut être comptabilisé en vertu des règles comptables. Bien que le gain actuariel sur la majoration de 208 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer le passif contrebalance le rendement moindre de l'actif des régimes, l'actif net qui pourrait être comptabilisé a été plafonné au montant de l'excédent disponible pour réduire les obligations de capitalisation futures.

La tranche non courante du passif au titre des produits différés d'Aéroplan et autres produits différés a fléchi de 496 M\$ par rapport au 31 décembre 2021. Cette diminution tient compte du reclassement d'un montant de 312 M\$ du passif non courant dans le passif courant au titre des points Aéroplan qui devraient être échangés au cours des 12 prochains mois, ainsi que du fait que le montant de points Aéroplan échangés est supérieur à la valeur de points émis étant donné la forte reprise de la demande en voyages en 2022. La diminution des autres passifs non courants tient compte d'un repli de 459 M\$ du passif au titre du dérivé intégré sur les billets convertibles d'Air Canada, dont 240 M\$ comptabilisés au titre du rachat de billets convertibles.

8.3 DETTE NETTE

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2022	31 décembre 2021 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	15 043 \$	15 511 \$	(468) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 263	1 012	251
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	16 306	16 523	(217)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(8 811)	(9 570)	759
Dette nette²⁾	7 495 \$	6 953 \$	542 \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	1 457 \$	(1 464)	2 921
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté²⁾	5,1	N.S.³⁾	N.S.

1) Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.

2) La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Le ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté (également appelé « niveau d'endettement » dans le présent rapport de gestion) est un ratio hors PCGR qu'utilise Air Canada pour évaluer le levier financier. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la dette nette.

3) N.S. signifie « non significatif ».

Au 31 décembre 2022, la dette nette s'établissait à 7 495 M\$, en hausse de 542 M\$ par rapport au 31 décembre 2021. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 31 décembre 2022 par rapport au 31 décembre 2021 a accru de 835 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains). La variation de la dette à long terme et des obligations locatives tenait aussi compte d'un montant de 1 814 M\$ au titre des remboursements, composé des remboursements programmés régulièrement et d'un montant de 778 M\$ affecté au rachat des billets convertibles.

8.4 FONDS DE ROULEMENT

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2022	31 décembre 2021 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	7 988 \$	8 969 \$	(981) \$
Créances clients	1 037	691	346
Autres actifs courants	640	393	247
Total des actifs courants	9 665 \$	10 053 \$	(388) \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 691	2 603	88
Produits passages perçus d'avance	4 104	2 326	1 778
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	1 295	983	312
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 263	1 012	251
Total des passifs courants	9 353 \$	6 924 \$	2 429 \$
Fonds de roulement, montant net	312 \$	3 129 \$	(2 817) \$

1) Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.

Le montant net du fonds de roulement de 312 M\$ au 31 décembre 2022 représente une diminution de 2 817 M\$ par rapport au 31 décembre 2021. Elle est principalement attribuable à l'effet combiné des sorties de trésorerie nettes liées aux dépenses d'investissement et au remboursement de la dette en 2022, facteurs contrebalancés dans une certaine mesure par les rentrées provenant des activités d'exploitation. Les augmentations des créances clients, des autres actifs courants et des produits passages perçus d'avance sont principalement dues à la demande en services passagers, soutenue par la capacité accrue.

8.5 VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

(en millions de dollars canadiens)

	QUATRIÈMES TRIMESTRES			EXERCICES		
	2022	2021 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)	2022	2021 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	647 \$	508 \$	139 \$	2 368 \$	(1 502) \$	3 870 \$
Produits des emprunts	-	144	(144)	202	8 171	(7 969)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(740)	(276)	(464)	(1 814)	(4 510)	2 696
Émission d'actions	2	1	1	6	555	(549)
Frais de financement	(1)	(2)	1	(6)	(205)	199
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement	(739) \$	(133) \$	(606) \$	(1 612) \$	4 011 \$	(5 623) \$
Placements à court terme et placements à long terme	435	(913)	1 348	(959)	(862)	(97)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(327)	(378)	51	(1 572)	(1 073)	(499)
Produit de la vente d'actifs	27	3	24	36	19	17
Produit de la cession-bail d'actifs	-	-	-	-	11	(11)
Autres	2	21	(19)	(3)	36	(39)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'investissement	137 \$	(1 267) \$	1 404 \$	(2 498) \$	(1 869) \$	(629) \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	2 \$	(5) \$	7 \$	20 \$	11 \$	9 \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	47 \$	(897) \$	944 \$	(1 722) \$	651 \$	(2 373) \$

1) Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.

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

En 2022, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont chiffrés à 2 368 M\$, soit une progression de 3 870 M\$ par rapport à 2021. Cette variation favorable est attribuable à l'importante amélioration des résultats d'exploitation et au volume élevé des produits passages perçus d'avance par rapport à 2021. De plus, en 2021, des sorties de trésorerie liées aux activités d'exploitation de 1 273 M\$ avaient été comptabilisées au titre du remboursement de billets non remboursables.

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

En septembre 2022, Air Canada a racheté un montant total en capital de 273 M\$ (207 M\$ US) de ses billets de premier rang convertibles à 4,000 % échéant en 2025 en circulation pour un prix de rachat en espèces total d'environ 329 M\$ (249 M\$ US), incluant les intérêts courus. En décembre 2022, Air Canada a racheté un montant total en capital supplémentaire de 362 M\$ (266 M\$ US) des billets convertibles pour un prix de rachat en espèces total de 449 M\$ (330 M\$ US), incluant les intérêts courus. Les activités de financement de 2021 tenaient compte d'un produit net de 3,7 G\$ lié aux opérations de refinancement réalisées en août 2021.

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

Les transferts nets entre la trésorerie et les placements à court et à long terme se sont chiffrés à 435 M\$ au quatrième trimestre de 2022 et à (959) M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. Les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles se sont élevés à 1 572 M\$ en 2022, en hausse de 499 M\$ par rapport à 2021. Ces achats représentent surtout des acquisitions d'appareils et les paiements préalables à la livraison connexes, ainsi que des projets de maintenance et de technologie incorporés au coût de l'actif.

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

Flux de trésorerie disponibles

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

(en millions de dollars canadiens)

	QUATRIÈMES TRIMESTRES			EXERCICES		
	2022	2021 (après retraitement)	Variation (\$)	2022	2021 (après retraitement)	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	647 \$	508 \$	139 \$	2 368 \$	(1 502) \$	3 870 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(327)	(378)	51	(1 572)	(1 062)	(510)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	320 \$	130 \$	190 \$	796 \$	(2 564) \$	3 360 \$

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

Les flux de trésorerie disponibles, qui se sont chiffrés à 320 M\$ au quatrième trimestre de 2022, ont progressé de 190 M\$ par rapport à la même période de 2021 principalement en raison de la hausse de la trésorerie nette provenant du résultat. Les flux de trésorerie disponibles se sont chiffrés à 796 M\$ en 2022, soit une progression de 3 360 M\$ par rapport à 2021, en raison de l'augmentation des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en raison du contexte d'exploitation plus favorable et du volume élevé des produits passagers perçus d'avance.

8.6 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Appareils A321XLR d'Airbus

Air Canada fait l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour extra-long range) de la gamme A321neo d'Airbus (« A321XLR d'Airbus »). Les livraisons devraient commencer en 2025, et le dernier avion devrait arriver en 2028. Vingt des trente appareils seront loués et dix seront acquis dans le cadre d'un contrat d'achat conclu avec Airbus S.A.S. prévoyant des droits visant l'achat d'un maximum de 15 autres appareils entre 2027 et 2030.

Appareils A220-300 d'Airbus

Air Canada a conclu avec Airbus Canada un contrat d'achat d'appareils A220-300 d'Airbus qui prévoit ce qui suit :

- des commandes fermes visant 60 appareils A220-300 d'Airbus;
- des options d'achat visant 15 appareils A220-300 d'Airbus.

Sur les 60 appareils faisant l'objet d'une commande ferme susmentionnés, 32 étaient livrés au 31 décembre 2022 et un appareil supplémentaire l'a été en janvier 2023. La livraison des 27 appareils restants faisant l'objet d'une commande ferme (découlant d'engagements en 2021 visant deux appareils et en 2022 visant 10 appareils et de l'exercice de 15 options au troisième trimestre de 2022) est prévue comme suit : six en 2024, six en 2025 et 15 en 2026.

Appareils 737 MAX de Boeing

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

- des commandes fermes visant 40 appareils 737 MAX 8 de Boeing, qui avaient tous été livrés en date du 31 décembre 2022;
- des options d'achat visant 10 autres appareils 737 MAX de Boeing.

Appareils 787-9 de Boeing

Air Canada a exercé des options visant l'achat de trois appareils 787-9 de Boeing dont la livraison est prévue en 2023 et en 2024. Air Canada n'a pas d'autres options d'achat visant des appareils 787 de Boeing.

Avions-cargos 767 de Boeing

Air Canada a conclu un contrat visant l'achat de deux nouveaux avions-cargos 767 de Boeing qui ont été livrés au deuxième trimestre de 2022 et qui devraient être mis en service en 2023. Air Canada prévoit pouvoir compter sur un parc de sept avions-cargos 767 de Boeing à la fin de 2023, dont les deux appareils livrés en 2022, et ajouter trois autres avions-cargos 767 de Boeing entre 2024 et 2025.

Avions-cargos 777 de Boeing

Air Canada a conclu un contrat visant l'achat de deux nouveaux avions-cargos 777 de Boeing qui devraient être livrés en 2024.

Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

Au troisième trimestre de 2022, Air Canada a conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. Comme la conception et des spécifications de l'avion sont encore en élaboration, le coût final ne peut pas être déterminé et n'est pas pris en compte dans le tableau ci-après, mais le contrat prévoit un prix plafond. Les appareils régionaux devraient entrer en service en 2028. Outre le contrat d'achat, Air Canada a conclu une entente prévoyant une participation de 7 M\$ (5 M\$ US) d'Air Canada dans Heart Aerospace.

Engagements en capital

Comme il est indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement s'élève, au 31 décembre 2022, à environ 7 789 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	1 334 \$	1 048 \$	660 \$	1 193 \$	743 \$	2 811 \$	7 789 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	292	445	557	540	540	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	388	514	485	450	450	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	2 014 \$	2 007 \$	1 702 \$	2 183 \$	1 733 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2026 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 450 M\$ ont été établies pour 2026 comme pour 2027.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 décembre 2022, soit 1 \$ US pour 1,3554 \$ CA. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison qui comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, des intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2022.

8.7 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

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

Selon un calcul préliminaire, en date du 1^{er} janvier 2023, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité estimatif de 4,4 G\$. Les évaluations définitives seront effectuées au premier semestre de 2023. Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite.

Le total des cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite à prestations déterminées (compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires) s'établissait à 89 M\$ pour 2022 et devrait se chiffrer à 88 M\$ pour 2023.

Déduction faite de l'excédent des volets prestations déterminées ayant servi à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite, le total des cotisations de l'employeur pour les régimes à cotisations déterminées et les régimes multi-employeurs s'est établi à 42 M\$ en 2022 et devrait s'établir à 60 M\$ en 2023.

Au 31 décembre 2022, une tranche approximative de 75 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada dans des régimes à prestations déterminées canadiens était investie dans des instruments à revenu fixe afin d'atténuer une tranche importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada cherche à maintenir un pourcentage élevé de produits de placement à revenu fixe à long terme afin de couvrir les passifs des régimes de retraite.

Actif des régimes de retraite

L'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprend 17 646 765 (17 646 765 en 2021) actions de catégorie B avec droit de vote d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec tous les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés d'Air Canada. La convention de fiducie prévoit que le produit de la vente des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. De plus, tant que la fiducie détiendra au moins 2 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, le fiduciaire a le droit de désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada (qui ne sera pas membre ou dirigeant d'un syndicat canadien d'Air Canada), sous réserve des pratiques de gouvernance concernant la sélection et la confirmation des candidats aux postes d'administrateurs d'Air Canada.

Étant donné la situation excédentaire de la capitalisation des régimes agréés canadiens d'Air Canada, les règles comptables interdisent la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l'actif des régimes. Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 342 M\$ au 31 décembre 2022 (373 M\$ en 2021). Cependant, après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

En novembre 2021, Air Canada a annoncé que les syndicats canadiens représentant des groupes de ses employés et Pionniers d'Air Canada ont conclu une entente de principe visant à permettre certains autres emplois du produit des actions susmentionnées. Si toutes les conditions sont réunies, les actions de la fiducie seront graduellement vendues sur une période pouvant atteindre 15 ans. Le produit net de la vente servira au versement de sommes forfaitaires aux retraités canadiens ainsi qu'au financement d'indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ayant une certaine ancienneté et à des employés non syndiqués, exclusion faite de la haute direction. Conformément à l'entente de principe, le droit du fiduciaire de désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada décrit ci-dessus demeurerait en vigueur jusqu'à la première des dates suivantes, soit i) le 1^{er} janvier 2030 ou ii) la date à laquelle les actions d'Air Canada détenues par la fiducie représentent 2 % ou moins des actions émises et en circulation d'Air Canada. La conclusion de cette entente de principe et la réalisation de ces ventes et versements sont soumises à une série de conditions, parmi lesquelles la production de documents définitifs et l'obtention de toutes les approbations réglementaires et autres approbations nécessaires qui n'ont pas encore été obtenues. Bien que l'objectif soit de satisfaire aux conditions, rien ne garantit que ces conditions ou d'autres seront remplies.

8.8 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d'Air Canada au 31 décembre 2022, y compris celles liées au paiement d'intérêt et de capital à l'égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite	Total
CAPITAL							
Dette à long terme ¹⁾	713 \$	525 \$	1 276 \$	2 548 \$	1 182 \$	7 479 \$	13 723 \$
Obligations locatives	550	501	471	331	273	912	3 038
Total des obligations liées au capital	1 263 \$	1 026 \$	1 747 \$	2 879 \$	1 455 \$	8 391 \$	16 761 \$
INTÉRÊTS							
Dette à long terme	711 \$	680 \$	643 \$	574 \$	472 \$	514 \$	3 594 \$
Obligations locatives	152	123	98	76	59	321	829
Total des obligations liées aux intérêts	863 \$	803 \$	741 \$	650 \$	531 \$	835 \$	4 423 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	2 126 \$	1 829 \$	2 488 \$	3 529 \$	1 986 \$	9 226 \$	21 184 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	1 334 \$	1 048 \$	660 \$	1 193 \$	743 \$	2 811 \$	7 789 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	3 460 \$	2 877 \$	3 148 \$	4 722 \$	2 729 \$	12 037 \$	28 973 \$

1) Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles, soit 372 M\$ (274 M\$ US), n'est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu'à l'échéance en 2025. Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie lié au financement accordé par le gouvernement du Canada pour les remboursements des clients est inclus.

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

8.9 CAPITAL-ACTIONS

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

	31 décembre 2022	31 décembre 2021
ACTIONS ÉMISES ET EN CIRCULATION		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	72 431 001	82 897 507
Actions à droit de vote de catégorie B	285 931 257	274 944 350
Total des actions émises et en circulation	358 362 258	357 841 857
ACTIONS À DROIT DE VOTE VARIABLE DE CATÉGORIE A ET ACTIONS À DROIT DE VOTE DE CATÉGORIE B POUVANT ÊTRE ÉMISES		
Billets convertibles	17 856 599	48 687 441
Bons de souscription	-	7 288 282
Options sur actions	5 304 745	4 420 051
Total des actions pouvant être émises	23 161 344	60 395 774
Total des actions en circulation et pouvant être émises	381 523 602	418 237 631

Bons de souscription

En avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada (par l’intermédiaire de la Corporation de financement d’urgence d’entreprises du Canada) plusieurs accords de financement par instruments d’emprunt et de capitaux propres, visant notamment l’émission d’actions et de bons de souscription. Air Canada a exercé son droit de rachat visant l’achat pour annulation sur les 7 288 282 bons de souscription dont les droits sont acquis à la juste valeur marchande de 82 M\$, le règlement ayant été effectué en janvier 2022.

Billets convertibles

En juin 2020, Air Canada a conclu un placement de billets non garantis convertibles (les « billets convertibles ») de 748 M\$ US (1 011 M\$), qui lui a rapporté un produit net de 986 M\$. Les billets convertibles portent intérêt au taux annuel de 4,0 % payable semestriellement à terme échu et arriveront à échéance le 1^{er} juillet 2025, à moins d’être rachetés, remboursés ou convertis plus tôt. Une tranche de capital de 1 000 \$ US de billets convertibles donnera droit initialement à 65,1337 actions, ce qui correspond à un prix de conversion initial d’environ 15,35 \$ US l’action. Les billets convertibles peuvent être convertis, au gré de la Société, en trésorerie ou en actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou en actions à droit de vote de catégorie B de la Société ou en une combinaison de trésorerie et d’actions. Les billets convertibles sont convertibles avant la fermeture des bureaux le jour ouvrable précédant immédiatement le 1^{er} mars 2025 seulement dans les circonstances et sous réserve de la satisfaction des conditions de conversion énoncées dans l’acte de fiducie des billets convertibles, et à tout moment à partir du 1^{er} mars 2025 jusqu’à la fermeture des bureaux le deuxième jour de bourse prévu précédant immédiatement le 1^{er} juillet 2025, date d’échéance des billets, sans égard aux conditions précédentes, dans tous les cas au gré des détenteurs de billets.

En 2022, Air Canada a racheté et annulé un montant total en capital de 635 M\$ (473 M\$ US) de ses billets convertibles. Au 31 décembre 2022, des billets d’un capital total de 372 M\$ (274 M\$ US) demeurent en circulation.

9 | RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2021				2022			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Produits d'exploitation	729 \$	837 \$	2 103 \$	2 731 \$	2 573 \$	3 981 \$	5 322 \$	4 680 \$
Charges d'exploitation	1 778	1 970	2 467	3 234	3 123	4 234	4 678	4 708
Bénéfice (perte) d'exploitation	(1 049)	(1 133)	(364)	(503)	(550)	(253)	644	(28)
Produits (charges) autres que d'exploitation	(338)	(165)	(315)	(114)	(264)	(99)	(1 148)	174
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(1 387)	(1 298)	(679)	(617)	(814)	(352)	(504)	146
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	83	133	39	124	(160)	(34)	(4)	22
Bénéfice net (perte nette)	(1 304) \$	(1 165) \$	(640) \$	(493) \$	(974) \$	(386) \$	(508) \$	168 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(3,90) \$	(3,31) \$	(1,79) \$	(1,38) \$	(2,72) \$	(1,60) \$	(1,42) \$	0,41 \$
BAIIDA ajusté¹⁾	(763) \$	(656) \$	(67) \$	22 \$	(143) \$	154 \$	1 057 \$	389 \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(1 335) \$	(1 210) \$	(649) \$	(574) \$	(740) \$	(447) \$	446 \$	(211) \$
Résultat net ajusté¹⁾	(1 332) \$	(1 207) \$	(652) \$	(577) \$	(747) \$	(455) \$	431 \$	(217) \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	(3,98) \$	(3,40) \$	(1,82) \$	(1,61) \$	(2,09) \$	(1,12) \$	1,07 \$	(0,61) \$

¹⁾ Le BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté et le résultat net ajusté ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action n'est pas un ratio financier reconnu par les PCGR. Pour en savoir plus, se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion.

10 | PRINCIPALES INFORMATIONS ANNUELLES

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)

	EXERCICES		
	2022	2021	2020
Produits d'exploitation	16 556 \$	6 400 \$	5 833 \$
Charges d'exploitation	16 743	9 449	9 609
Perte d'exploitation	(187)	(3 049)	(3 776)
Perte avant impôts sur le résultat	(1 524)	(3 981)	(4 853)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(176)	379	206
Perte nette	(1 700) \$	(3 602) \$	(4 647) \$
Perte par action – résultat de base	(4,75) \$	(10,25) \$	(16,47) \$
Perte par action – résultat dilué	(4,75) \$	(10,25) \$	(16,47) \$
BAIIDA ajusté¹⁾	1 457 \$	(1 464) \$	(2 043) \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(952) \$	(3 768) \$	(4 425) \$
Perte nette ajustée¹⁾	(988) \$	(3 768) \$	(4 389) \$
Perte ajustée par action – résultat dilué¹⁾	(2,76) \$	(10,74) \$	(15,56) \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme²⁾	7 988 \$	8 969 \$	7 607 \$
Total de l'actif	29 507 \$	30 614 \$	28 913 \$
Total du passif non courant	21 709 \$	23 681 \$	20 059 \$
Total du passif	31 062 \$	30 605 \$	27 198 \$

1) Le BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté et le résultat net ajusté ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action n'est pas un ratio financier reconnu par les PCGR. Pour en savoir plus, se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion.

2) Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021 et de 2020.

11 | INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

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

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

(en millions de dollars canadiens)	QUATRIÈMES TRIMESTRES		EXERCICES	
	2022	2021	2022	2021
Dérivés incorporés aux billets convertibles	45 \$	64 \$	219 \$	(45) \$
Placements à court terme	(2)	(5)	(86)	(36)
Bons de souscription	-	2	-	27
Contrats à terme sur actions	1	(2)	-	(1)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	44 \$	59 \$	133 \$	(55) \$

Comme il est indiqué à la rubrique 8.9, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion, Air Canada a exercé son droit de rachat visant l'achat pour annulation sur les 7 288 282 bons de souscription dont les droits sont acquis à la juste valeur marchande de 82 M\$, le règlement ayant été effectué en janvier 2022.

Gestion du risque

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

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

Gestion du risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburant d'aviation. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant d'aviation et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, la Société peut décider de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La Société peut recourir à des contrats dérivés visant le carburant d'aviation, le mazout et le pétrole brut. La politique de la Société permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant d'aviation prévus de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant d'aviation prévus de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant d'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. La stratégie est passée régulièrement en revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché.

Il n'y a eu aucune activité de couverture de carburant en 2022 ou en 2021.

Risque de change

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

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2022, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 3,8 G\$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 7,4 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 2,4 G\$ US. En 2022, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 6,0 G\$ US.

Air Canada a établi sa couverture cible à 60 % sur une période continue de 18 mois en vue de gérer l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite ci-dessus à l'aide des stratégies de gestion du risque énoncées ci-après :

- la constitution de réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2022, les soldes de trésorerie ainsi que de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissaient à 693 M\$ (511 M\$ US) (1 403 M\$ [1 110 M\$ US] au 31 décembre 2021). 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 2022 a été comptabilisé un profit de 72 M\$ (profit de 10 M\$ en 2021) au poste « Profit (perte) de change » pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes détenus de trésorerie et de placements à court et à long terme en dollars américains;
- l'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d'échéance correspondante sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté aux paiements de matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2022 décrits plus amplement ci-après, environ 69 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2023 et environ 43 % sont couvertes pour 2024, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 60 % pour les 18 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d'exploitation conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d'atteindre une couverture de 60 %.

Au 31 décembre 2022, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2023 et 2024, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 5 798 M\$ (4 310 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,2986 \$ pour 1,00 \$ US (2 423 M\$ [1 925 M\$ US] en 2021 échéant en 2022 et 2023, à un taux moyen pondéré de 1,2742 \$ pour 1,00 \$ US). Air Canada a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens, de ses yuans et de ses dollars australiens excédentaires (198 M€ EUR, 244 M£ GBP, 17 405 M¥ JPY, 355 M¥ CNH et 126 M\$ AUD) avec règlement en 2023 et 2024 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,0828 € EUR, 1,2467 £ GBP, 0,0082 ¥ JPY, 0,1419 ¥ CNH et 0,7072 \$ AUD pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2021 : 260 M€ EUR, 56 M£ GBP, 4 577 M¥ JPY, 31 M¥ CNH et 36 M\$ AUD avec règlement en 2022 et en 2023 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1704 € EUR, 1,4125 £ GBP, 0,0092 ¥ JPY, 0,1471 ¥ CNH et 0,7300 \$ AUD pour 1,00 \$ US).

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 2022 était de 140 M\$ avec position favorable aux contreparties (268 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2021). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. Au cours de 2022, un profit de 174 M\$ a été constaté au poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (perte de 114 M\$ en 2021). En 2022, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 46 M\$ avec position favorable à Air Canada (437 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2021).

Risque de taux d'intérêt

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

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

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable en cours vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société 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 2022 était de 71 % à taux fixe et de 29 % à taux variable (73 % et 27 %, respectivement, au 31 décembre 2021).

12 | MÉTHODES COMPTABLES

Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés et notes complémentaires audités d'Air Canada pour 2022 pour un complément d'information sur les méthodes comptables d'Air Canada, y compris les modifications futures de méthodes comptables découlant de modifications de normes qui ne sont pas encore entrées en vigueur. L'information sur l'application initiale d'une interprétation d'IAS 7 *Tableau des flux de trésorerie*, est fournie ci-après. Les modifications apportées à la présentation des coûts liés aux contrats d'achat de capacité et des montants auparavant classés dans les éléments spéciaux dans le compte consolidé de résultat sont décrites ci-après. Les chiffres comparatifs ont été reclassés pour être conformes avec la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

IAS 7 *Tableau des flux de trésorerie*

En 2022, l'*IFRS Interpretations Committee* a finalisé sa décision sur IAS 7 *Tableau des flux de trésorerie* selon laquelle les restrictions à l'utilisation des dépôts à vue découlant d'un contrat avec un tiers n'empêchent pas ces dépôts d'être classés comme de la trésorerie et des équivalents de trésorerie lorsqu'ils sont disponibles à vue pour la Société. Ces dépôts doivent donc être inclus dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie dans le tableau de trésorerie et l'état de la situation financière, et de l'information doit être fournie sur les soldes importants de trésorerie et d'équivalents de trésorerie assortis de restrictions quant à leur utilisation.

Auparavant, Air Canada comptabilisait sous l'actif courant des liquidités soumises à restrictions, qui représentent les fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs. Bien que ces fonds soient en fiducie conformément à la réglementation applicable, Air Canada peut accéder à ces fonds à mesure que les services sont rendus ou que des débours sont effectués au nom du client. En raison de ces directives sur l'application d'IAS 7 *Tableau des flux de trésorerie*, Air Canada a reclassé ces montants dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, et les chiffres correspondants de 2021 ont également été reclassés. Le changement de présentation a eu une incidence sur les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, qui ont augmenté de 61 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2021. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent un montant de 386 M\$ lié à ces fonds au 31 décembre 2022 (167 M\$ au 31 décembre 2021).

Contrats d'achat de capacité

Antérieurement, les charges d'exploitation liées aux contrats d'achat de capacité étaient regroupées dans un poste distinct du compte consolidé de résultat intitulé « Charges liées aux transporteurs régionaux » et comprenaient les frais d'achat de capacité, des coûts refacturés, qui sont des coûts directs engagés par le transporteur régional et facturés à Air Canada, et les autres frais engagés par Air Canada, qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux, à l'exclusion du carburant.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, ces coûts ne sont plus affectés au poste « Charges liées aux transporteurs régionaux » du compte consolidé de résultat. Les frais d'achat de capacité sont désormais présentés dans un poste distinct du compte consolidé de résultat et ne comprennent cependant toujours pas la composante des frais liés aux coûts des appareils qui sont comptabilisés comme obligations locatives conformément à IFRS 16. Ce reclassement permet une meilleure présentation du coût total en fonction de la nature de chacune des charges associées aux activités d'Air Canada. Ce changement de présentation n'a pas eu d'incidence sur le total des charges d'exploitation.

Reclassement de certaines charges d'exploitation

Les chiffres classés précédemment comme éléments particuliers dans le compte consolidé de résultat ont été reclassés dans « Salaires et charges sociales », « Coûts de restructuration et de transaction » et « Dépréciation d'actifs ». Une description plus détaillée de la nature des opérations englobées par ces postes est donnée aux rubriques 5 et 6, *Résultats d'exploitation*. Ce changement de présentation n'a pas entraîné de modification des totaux partiels du compte consolidé de résultat ou des autres postes présentés.

Le tableau qui suit présente l'incidence de ces changements de présentation sur le compte consolidé de résultat publié antérieurement par Air Canada. Les postes sur lesquels le changement de présentation n'a pas eu d'incidence ne sont pas indiqués. Par conséquent, le total des charges d'exploitation ne peut être recalculé à partir des chiffres fournis.

(en millions de dollars canadiens)

	Exercice clos le 31 déc. 2021, présenté antérieurement	Reclassement au titre des charges liées aux transporteurs régionaux	Reclassement au titre des éléments particuliers	Exercice clos le 31 déc. 2021, après retraitement
CHARGES D'EXPLOITATION				
Salaires et charges sociales	2 283 \$	104 \$	(244) \$	2 143 \$
Charges liées aux transporteurs régionaux, à l'exclusion du carburant	1 042	(1 042)		-
Redevances aéroportuaires et de navigation	562	161		723
Frais de vente et de distribution	244	42		286
Frais d'achat de capacité	-	558		558
Maintenance avions	656	55		711
Communications et technologies de l'information	362	11		373
Restauration et services à bord	165	19		184
Éléments particuliers	(31)		31	-
Dépréciation d'actifs	-		38	38
Coûts de restructuration et de transaction	-		175	175
Autres	854	92		946
Total des charges d'exploitation	9 449 \$	- \$	- \$	9 449 \$

Le montant de 244 M\$ reclassé dans les salaires et charges sociales est constitué d'une subvention salariale publique de 451 M\$, contrebalancée par un montant de 82 M\$ au titre de modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux et un montant de 125 M\$ au titre d'un règlement lié à un régime d'avantages sociaux. Ces éléments sont décrits plus amplement aux notes 2Z et 10 complémentaires aux états financiers consolidés annuels d'Air Canada pour 2022 datés du 17 février 2023.

13 | JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

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

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

Programme de fidélité Aéroplan

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

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés. Les désistements sont évalués par la direction

en fonction des modalités du programme et des modèles historiques d’accumulation et d’échange, ajustés pour tenir compte des modifications de toute modalité ou de tout autre fait qui pourrait avoir une incidence sur les échanges futurs. La direction utilise des modèles statistiques et des simulations pour estimer les désistements. Une modification des hypothèses relatives au nombre de points qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les produits des activités ordinaires de l’exercice au cours duquel la modification survient. Étant donné l’incidence exceptionnelle de la pandémie de COVID-19 sur la demande de voyages et les habitudes de dépenses des consommateurs, et compte tenu du lancement du programme Aéroplan transformé en 2020 et des avantages et accommodements spéciaux offerts aux membres Aéroplan en réponse à la pandémie de COVID-19, l’estimation des désistements demeure inchangée en 2022 et elle repose sur une mise à jour qualitative de l’évaluation antérieure. De plus, l’estimation est fondée sur les attentes à long terme de la direction quant aux désistements sur la durée du programme.

Au 31 décembre 2022, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s’établissait à 3 409 M\$. À titre d’exemple, une variation hypothétique de 1 % du nombre de points accumulés qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d’environ 34 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d’Aéroplan.

Désistements

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

Période d’amortissement des actifs non courants

La Société fait des estimations concernant la durée d’utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l’estimation de la juste valeur actuelle et future des actifs, des projets concernant le parc aérien de la Société et des flux de trésorerie qu’ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des

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

Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance 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 comptabilisée comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation.

Avantages futurs du personnel

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

Hypothèses

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

Taux d'actualisation

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

Augmentations salariales futures

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

Hypothèses concernant la mortalité

Les tables de mortalité et les échelles d'amélioration de la mortalité publiées par l'Institut canadien des actuaires (révision en 2014) ont été prises en compte lors du choix de l'estimation la plus plausible de l'hypothèse concernant la mortalité utilisée par la direction pour calculer l'obligation au titre des prestations de retraite constituées aux 31 décembre 2022 et 2021.

Les moyennes pondérées retenues comme hypothèses pour déterminer les obligations de la Société au titre des prestations constituées et leur coût sont les suivantes :

	PRESTATIONS DE RETRAITE		AUTRES AVANTAGES FUTURS DU PERSONNEL	
	2022	2021	2022	2021
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer :				
Intérêt net sur l'obligation nette au titre des prestations déterminées pour l'exercice clos le 31 décembre	3,20 %	2,82 % ¹⁾	3,20 %	2,59 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	3,37 %	3,10 % ¹⁾	3,37 %	3,16 % ¹⁾
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	5,28 %	3,20 %	5,28 %	3,20 %
Taux d'augmentation future de la rémunération utilisé pour déterminer :				
Coût des prestations constituées et des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	2,50 %	2,50 %	Sans objet	Sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,75 %	2,50 %	Sans objet	Sans objet

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

Analyse de sensibilité

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

L'analyse de sensibilité des charges de retraite et des frais financiers nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite pour 2022, 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	15 \$	(15) \$
Intérêts nets liés au passif au titre des prestations de retraite	10	(10)
Total	25 \$	(25) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite	536 \$	(520) \$

L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite résultant d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation porte sur le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et est présentée avant incidence des variations des actifs des régimes. Au 31 décembre 2022, environ 75 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Une augmentation de un an de l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 399 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie complémentaire. Pour 2022, un taux d'augmentation annuel de 4,75 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu comme hypothèse (taux de 5 % retenu comme hypothèse pour 2021). On prévoit que le taux devrait diminuer pour s'établir à 4,5 % en 2023 et par la suite (l'hypothèse retenue en 2021 prévoyait une diminution progressive

du taux pour s'établir à 4,5 % d'ici 2023). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 7 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 56 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 6 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 58 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 32 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 30 M\$ l'obligation correspondante.

14 | ACCORDS HORS BILAN

Garanties

De concert avec d'autres sociétés aériennes, Air Canada est partie à des accords d'avitaillement et de dégivrage avec neuf sociétés d'avitaillement et trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par la Société selon IFRS 10 *États financiers consolidés* est d'environ 1 181 M\$ au 31 décembre 2022 (1 038 M\$ au 31 décembre 2021), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, avant la prise en compte de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ces entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces accords varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

Conventions d'indemnisation

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

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

15 | TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 décembre 2022, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

16 | 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 d’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 2022 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	Variable clé 2022	Facteur de sensibilité	Incidence favorable (défavorable) estimative sur le bénéfice d’exploitation/ Résultat avant impôts (en millions de dollars canadiens)
CARBURANT			
Carburant – carburant d’aviation (\$ US/baril) ¹⁾	154,3 \$	Augmentation de 1 \$ US/baril	(42) \$
Carburant – carburant d’aviation (\$ CA/litre) ¹⁾	1,30 \$	Augmentation de 1 %	(65) \$
CHANGE			
\$ CA en \$ US	1 \$ US = 1,33 \$ CA	Augmentation de 1 cent (c.-à-d., de 1,34 \$ à 1,33 \$ pour 1 \$ US)	
		Produits d’exploitation ²⁾	36 \$
		Charge d’intérêts nette	5
		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	89
		Réévaluation des dérivés de change en cours	(43)
		Incidence sur le résultat avant impôts	87 \$

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

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.

Aperçu

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

Supervision du Conseil d'administration

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

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

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

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

Cadre et structure de la gestion des risques

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

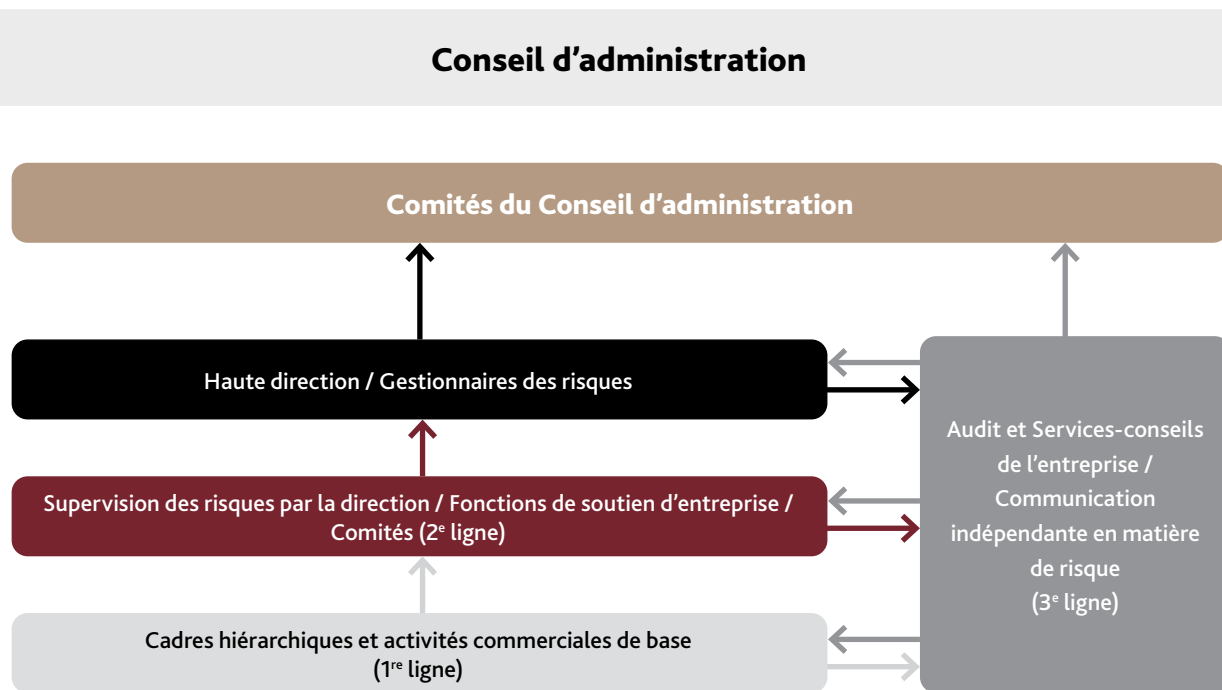
Outre les politiques officielles en vigueur, des comités de gestion ont pour tâche de surveiller des risques précis, portant notamment sur la sécurité, la sûreté, la fraude, la sûreté de l'information, la confidentialité, l'environnement et le prix du carburant.

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

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

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

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



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

18 | FACTEURS DE RISQUE

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

Conjoncture économique et contexte géopolitique –

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

Le résultat d'exploitation d'Air Canada, à l'instar de celui d'autres sociétés aériennes, est très sensible à la conjoncture et au contexte géopolitique, facteurs qui peuvent influencer sur la demande à l'égard du transport aérien de manière générale ou sur certaines destinations en particulier, et avoir une incidence sur les charges d'exploitation, les produits d'exploitation, les coûts et la disponibilité du carburant, les coûts liés au change, les coûts fiscaux, outre les coûts et la disponibilité des capitaux et fournitures. Des conditions économiques ou géopolitiques ayant un effet prolongé ou marqué, notamment en lien avec la pandémie de COVID-19 (ou l'apparition d'une nouvelle pandémie), le conflit militaire entre la Russie et l'Ukraine (qui entraîne également des restrictions de survol et a une incidence sur la capacité d'Air Canada d'exploiter certaines liaisons de manière optimale, ou simplement de pouvoir les exploiter), les conflits géopolitiques et les troubles civils en cours et les réactions connexes et restrictions imposées par divers gouvernements et autorités (ou leur absence), un repli économique au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde ou l'inflation seraient susceptibles de nuire gravement à Air Canada ainsi qu'à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière, tout comme d'ailleurs des modifications aux liens politiques, fiscaux, commerciaux ou économiques entre territoires où Air Canada

exerce des activités, le déclenchement réel ou appréhendé d'hostilités dans des régions que dessert ou survole Air Canada, ou dans des régions avoisinantes.

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

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

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

Le prix des billets et la demande à l'égard du transport aérien d'Air Canada, à l'instar de ceux d'autres sociétés aériennes, ont beaucoup fluctué par le passé et peuvent fluctuer encore beaucoup à l'avenir, notamment en raison de la pandémie de COVID-19. Air Canada ne peut pas prévoir avec certitude les conditions du marché ou les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes et perceptions de la clientèle peuvent évoluer rapidement en raison de nombreux facteurs et la demande de billets à bas prix ou de modes de transport de rechange peut affecter les revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour

les consommateurs une dépense discrétionnaire. La demande à l'égard des voyages en classes affaires et haut de gamme est également tributaire de divers facteurs, comme la situation économique et géopolitique et la pandémie de COVID-19. De nombreux facteurs, comme la pandémie de COVID-19 ou d'autres maladies épidémiques, un repli économique, un climat d'instabilité géopolitique, ainsi que l'intensification des inquiétudes que suscite l'incidence du transport aérien sur l'environnement et la tendance en faveur de modes de transport ayant une empreinte écologique moindre pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande à l'égard du transport aérien et les tarifs 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, entre autres des transporteurs à faibles coûts et à très faibles coûts canadiens, américains et étrangers, ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur les marchés que dessert ou prévoit desservir Air Canada, notamment les marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux, les marchés des voyages d'agrément, ainsi que les marchés du transport de fret, ou ils ont annoncé leur intention de le faire, tablant sur les occasions et changements créés récemment par la pandémie de COVID-19.

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

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

de nombreux cas, ils augmentent leurs dépenses à ce titre. La capacité d'Air Canada de réduire ses prix afin de livrer concurrence efficacement repose sur son aptitude à dégager des marges d'exploitation acceptables et peut se trouver entravée par des lois en vigueur ou des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

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

COVID-19 – Les effets de la pandémie de COVID-19 ont eu une incidence importante sur Air Canada et pourraient avoir des répercussions ultérieures sensiblement défavorables sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Entre mars 2020 et le début ou le milieu de 2022, Air Canada et le reste de l'industrie mondiale du transport aérien ont fait face à un trafic nettement inférieur à celui de 2019 et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada. Les conditions se sont considérablement améliorées et les restrictions de déplacements ont été levées dans de nombreux pays, dont le Canada, toutefois, rien ne garantit que la pandémie de COVID-19 n'aura pas d'autres répercussions ou que la reprise se poursuivra comme prévu, notamment par suite d'autres vagues, perturbations de la chaîne d'approvisionnement et pressions inflationnistes.

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

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

Pour exercer ses activités, Air Canada doit recueillir, traiter et stocker de manière sécuritaire des données sensibles, notamment des renseignements personnels sur ses clients, les membres Aéroplan, ses employés, ses partenaires commerciaux et d'autres parties. Le fonctionnement efficace, fiable et sécuritaire des réseaux et systèmes (y compris ceux de tiers) où sont stockées, transmises, traitées et conservées les informations sensibles est essentiel pour les activités d'Air Canada.

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

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

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

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres – Un retard ou manquement dans la recherche et la conception ainsi que le financement et la mise en œuvre de certaines mesures importantes, ou dans l'investissement

dans celles-ci, pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

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

Le carburant constitue l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Les prix du carburant subissent de grandes fluctuations sous l'influence de nombreux facteurs, dont la conjoncture des marchés internationaux, les événements géopolitiques, l'offre et les coûts de raffinage du carburant d'aviation, la tarification du carbone, comme il est expliqué plus bas, et autres règlements, taxes, prélèvements ou autres mesures liés aux changements climatiques, ainsi que le taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision les cours du carburant à l'avenir et elle peut ne pas être en mesure de couvrir les risques liés aux fluctuations

des cours du carburant, ou de les couvrir de façon suffisante. Étant donné la concurrence au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer à ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. 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.

Levier financier – Le levier financier d'Air Canada est considérable. 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.

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

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

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

Les risques décrits dans le présent rapport de gestion pourraient se répercuter sur les niveaux de liquidité d'Air Canada, entre autres les risques liés aux contrecoups de la pandémie de COVID-19, à la conjoncture géopolitique, aux conditions économiques et à la santé publique, aux taux de change, à la concurrence accrue, à la volatilité des prix du carburant, aux différends de travail et aux clauses restrictives

de contrats. Pour gérer le risque 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.

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

Rien ne garantit que la Société continuera de disposer de liquidités suffisantes, provenant soit de ses activités d'exploitation, soit de la mobilisation de capitaux selon des modalités acceptables, en vue de financer les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement requises pour gérer tout enjeu et poursuivre la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

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

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

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue au départ et à destination de plusieurs aéroports, notamment ses plaques tournantes de Toronto, Montréal et Vancouver. Les retards ou les interruptions de service dus à divers facteurs, comme l'incapacité des intervenants du secteur du transport aérien dont dépendent les activités d'Air Canada (notamment les aéroports, les services de sûreté, de douanes et de navigation aérienne et d'autres intervenants ou services), les problèmes liés à la sûreté ou à des défaillances informatiques ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques, les pénuries de main-d'œuvre ou les conflits de travail touchant des employés qui ne font

pas partie du personnel d’Air Canada, comme les employés des aéroports, bagagistes, contrôleurs aériens, personnel de sûreté et autres travailleurs de soutien aux activités aéroportuaires, les épidémies, les pandémies et d’autres restrictions visant la santé publique (y compris relativement à la pandémie de COVID-19) ou pour d’autres raisons indépendantes de la volonté d’Air Canada pourraient porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

Des conditions environnementales, des enjeux technologiques et d’autres facteurs s’ajoutant à ceux découlant de conditions météorologiques, y compris des facteurs mentionnés dans le présent rapport de gestion, pourraient occasionner des interruptions ou des perturbations de service ou nuire à la demande et faire augmenter le coût des transports aériens. Ces conditions et facteurs d’ordre environnemental, comme les changements climatiques, les éruptions volcaniques ou d’autres phénomènes naturels, ainsi que les facteurs qui ont une origine humaine, peuvent également accroître la fréquence, la durée et l’intensité de phénomènes météorologiques violents, y compris au sol et en altitude (dont les phénomènes de turbulence). De tels événements, notamment aux aéroports ou aux destinations desservis par Air Canada ou sur les liaisons aériennes qu’elle utilise, pourraient avoir une incidence sur la viabilité ou le coût des vols vers ces destinations, entraîner des interruptions ou des perturbations de service, faire augmenter les coûts d’Air Canada ou comprimer la demande à l’égard du transport aérien, tous ces facteurs pouvant porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

Approvisionnement et fournisseurs essentiels –

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

La bonne marche d’Air Canada dépend notamment de sa capacité de se procurer, à des conditions et à des prix convenables, en temps opportun ou selon les échéanciers prévus, les biens et services, en quantité suffisante et de qualité souhaitable, qui sont nécessaires à son exploitation ou à ses activités, comme du carburant, des avions et des pièces de rechange, des services de restauration, des services aéroportuaires (notamment les services de douanes et de sûreté et l’infrastructure de soutien correspondant à la demande), des services de dégivrage, des crêneaux aéroportuaires, des services de maintenance avions, des services et des installations de manutention du fret, ainsi que des systèmes et services de technologies de l’information. Dans certains cas, Air Canada ne peut obtenir ces biens ou services qu’auprès d’un nombre limité de fournisseurs (ou de fournisseurs exclusifs). Or, le passage à de nouveaux

fournisseurs ou à des fournisseurs de rechange, du fait que ceux-ci augmentent leurs tarifs ou ne respectent pas leurs obligations, peut se révéler impossible ou prendre beaucoup de temps ou encore nécessiter l’engagement de ressources considérables. L’omission, le refus, le retard ou l’incapacité d’un fournisseur de fournir à Air Canada des biens et des services de qualité souhaitable à des conditions ou prix convenables ou dans des délais acceptables pour Air Canada peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d’Air Canada, notamment la pandémie de COVID-19 et les perturbations des chaînes d’approvisionnement et pénuries de main-d’œuvre connexes. Toute rupture de la chaîne d’approvisionnement d’Air Canada en biens ou services de qualité souhaitable à des conditions ou prix convenables ou dans des délais acceptables pour Air Canada pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

Services du transporteur régional – Le manquement du transporteur régional d’Air Canada à ses obligations envers Air Canada pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

Air Canada donne plus d’envergure à son réseau au moyen de contrats d’achat de capacité conclus avec Jazz, qui exploite 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 Jazz pour certains coûts refacturés que cette dernière prend en charge, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d’atterrissage et les redevances aéroportuaires ou elle prend les dispositions nécessaires pour fournir les produits ou services connexes à Jazz. En outre, le CAC de Jazz stipule la taille minimale du parc aérien que doit maintenir Jazz et prévoit une garantie d’utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à recourir à Jazz pour le temps de vol indiqué. L’augmentation importante des coûts que Jazz engage, l’inexécution des obligations contractuelles de Jazz aux termes du CAC de Jazz, certains facteurs pouvant réduire l’utilisation du parc aérien de Jazz, comme un ralentissement économique ou des perturbations des marchés, les effets de la pandémie de COVID-19, ou encore l’interruption ou la cessation imprévues des services de Jazz, ou d’autres circonstances semblables liées à d’autres sociétés aériennes auprès desquelles Air Canada pourrait se procurer de la capacité pour des vols régionaux, pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

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

Air Canada dépend de sa capacité à attirer et à retenir une variété d’employés, notamment des cadres supérieurs, des

gestionnaires, des employés affectés aux vols, à la technologie et aux activités d'exploitation et autres employés clés ayant l'expérience, les compétences et les connaissances nécessaires du secteur, afin d'exécuter son plan d'affaires et de mener ses activités. Une pénurie ou un roulement important des employés clés d'Air Canada (notamment en raison d'un marché du travail plus concurrentiel) seraient de nature à nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

Les éclosons ou menaces d'éclosons de virus ou d'autres maladies infectieuses, notamment une épidémie ou une pandémie comme la COVID-19, la grippe, le SRAS, les virus Ebola et Zika, ainsi que les avertissements en matière de voyage ou autres à l'échelle canadienne ou internationale visant des villes ou régions du Canada ou d'autres pays pourraient nuire considérablement à la demande et avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Réglementation – Air Canada est assujettie à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'échelle internationale.

Air Canada et le secteur de l'aviation commerciale sont assujettis à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'échelle internationale, notamment en ce qui concerne les impôts et taxes, les redevances et activités aéroportuaires, les droits de route, les créneaux aéroportuaires, l'exploitation et la maintenance des appareils, la sûreté, les droits des passagers et consommateurs, la santé publique et la sécurité, l'accessibilité du transport, les règlements visant les équipages et autres règlements en matière de travail, la protection des renseignements personnels, la sécurité des données, le marketing et la publicité, les licences, la concurrence, les coentreprises, les régimes de retraite, l'environnement (y compris en ce qui a trait à la gestion du carburant, à la pollution, aux changements climatiques, aux émissions de gaz à effet de serre et aux niveaux sonores), les douanes, l'immigration, le contrôle des changes et, dans une certaine mesure, la tarification.

Air Canada est assujettie à des lois, à des règlements et à des interprétations en matière d'impôt qui sont importants et en constante évolution et qui s'appliquent à ses activités dans divers territoires du monde. Une grande majorité des pays membres du Cadre inclusif de l'Organisation de coopération et de développement économiques (« OCDE ») ont accepté, en principe, les modifications proposées aux principes fiscaux de longue date. Ces changements mettent l'accent sur le lien, la réaffectation des bénéfices aux territoires de marché et un impôt minimum mondial. Étant donné que ces modifications sont assujetties à d'autres négociations et à la mise en œuvre par chaque pays membre, les règles définitives, le moment

et l'incidence finale de ces modifications sur les obligations fiscales d'Air Canada sont incertains.

Air Canada ne peut prédire si, ni comment, les lois, règlements et exigences administratives ou initiatives similaires proposés au Canada ou à l'étranger seront réellement mis en œuvre, ni leur incidence sur ses activités. Bien qu'Air Canada cherche à se conformer à l'ensemble des lois, règlements applicables et exigences administratives, la mise en conformité peut nécessiter l'exercice d'un degré de jugement important pour ce qui est de leur interprétation. En outre, les interprétations, tout comme l'application et la mise en œuvre de ces exigences peuvent évoluer en raison de nombreux facteurs, dont les décisions des tribunaux, des autorités de réglementation, des autorités administratives et d'autres organismes. La conformité (ou la non-conformité) au cadre juridique et réglementaire et aux exigences administratives actuels et futurs au Canada et à l'étranger, notamment à l'égard de lois ou règlements incompatibles ou potentiellement contradictoires, ou de lois ou règlements qui visent de manière disproportionnée les sociétés aériennes canadiennes, ou Air Canada en particulier, pourrait se traduire par des coûts substantiels (y compris des impôts ou taxes, des amendes, des pénalités ou d'autres prélèvements), des entraves ou des désavantages concurrentiels. Rien ne garantit que le cadre juridique et réglementaire et les exigences administratives actuels et futurs ne seront pas susceptibles de porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Coûts de main-d'œuvre et relations de travail

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

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. La plupart des employés d'Air Canada sont syndiqués. Bien qu'Air Canada ait conclu des accords de longue durée avec les syndicats représentant une partie importante de ses effectifs syndiqués, ces conventions collectives devraient arriver à échéance au cours des prochaines années. De plus, en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19, Air Canada ne devrait pas atteindre un point de référence pour les gros-porteurs aux termes de l'accord de longue durée qu'elle a conclu en 2014 avec l'Association des pilotes d'Air Canada, ce qui pourrait faire en sorte que l'APAC et Air Canada entament des négociations collectives dès le milieu de 2023. 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, notamment à des conditions conformes aux attentes d’Air Canada ou comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents, sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu’il n’y aura par ailleurs aucun conflit de travail ou action syndicale qui occasionnerait une détérioration, interruption ou perturbation du service d’Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière de mettre en œuvre ses plans d’entreprise ou d’exercer ses activités, ce qui, dans un cas comme dans l’autre, pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

En ce qui concerne les syndicats représentant des salariés en poste au Canada, des grèves et lock-out peuvent légalement être déclenchés après l’expiration de ces conventions et les négociations portant sur leur renouvellement quand certaines conditions préalables prescrites par le Code canadien du travail ont été satisfaites.

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

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

Le risque d’attentats et d’autres activités terroristes crée un climat d’inquiétude et d’incertitude chez les voyageurs. Un attentat (ou une tentative d’attentat) ou la menace d’un attentat (qu’il vise Air Canada ou un autre transporteur, une destination que dessert Air Canada ou d’autres destinations ou régions) et les mesures de sûreté, comme les restrictions visant le contenu des bagages de cabine ou les exigences à l’égard des documents d’identité ainsi que les procédures de détection visant les passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande à l’égard du transport aérien en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d’Air Canada en particulier. Ils pourraient en outre donner

lieu à une hausse substantielle des primes d’assurance, des coûts liés à la sûreté et d’autres coûts. La réduction des produits ainsi que la hausse des coûts pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat d’exploitation et à la situation financière d’Air Canada.

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

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

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

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

Les accidents et les sinistres peuvent survenir, même lorsqu’ont été prises toutes les mesures nécessaires, en raison de divers facteurs indépendants de la volonté d’Air Canada, notamment des actes terroristes et des sabotages, des atteintes à la sûreté, des défaillances du matériel, des erreurs humaines, des conditions météorologiques extrêmes, des

foudroiements et autres phénomènes naturels, des incidents d'impact d'oiseau, outre la présence sans cesse croissante de véhicules aériens sans pilote.

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

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

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

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

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

Dans l'exercice de ses activités, Air Canada s'expose à des

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

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

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

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

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

Tout manquement d'Air Canada à ses obligations contractuelles (notamment à ses clauses restrictives financières ou autres) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et au paiement de ses

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

Accessibilité à l'assurance et augmentation des frais

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

Le secteur de l'assurance en général, notamment le secteur des assurances aviation, subit de plus en plus de pertes et voit sa rentabilité s'amenuiser depuis quelques années, facteur qui comprime la capacité et accroît les primes. Cette situation pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d'Air Canada que sur sa propre assurabilité à l'avenir (y compris l'assurance contre le risque de guerre), notamment en ce qui concerne la couverture souhaitée ou les modalités qu'elle juge acceptables. Dans l'éventualité où les assureurs actuels d'Air Canada ne pourraient ou ne voudraient lui fournir la couverture nécessaire (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.

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 et des régimes complémentaires de retraite.

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation des régimes agréés à prestations déterminées 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). La législation fédérale canadienne sur les régimes de retraite prescrit les cotisations minimales que les promoteurs de régimes doivent verser à leurs régimes de retraite agréés à prestations déterminées. Les cotisations au titre des services

rendus au cours de l'exercice considéré doivent être payées mensuellement, à moins que ces cotisations ne puissent être prélevées d'un excédent de solvabilité (sous réserve des modalités du régime et de la législation en vigueur). 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 la situation financière de la solvabilité des régimes de retraite, l'évolution de la réglementation, les données démographiques du régime, les modifications apportées aux dispositions du régime, la réussite des stratégies de placement des actifs des régimes, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des régimes et les variations des taux d'intérêt) et d'autres facteurs. Air Canada a pris des mesures importantes pour réduire le risque lié à ses régimes de retraite, et la capitalisation des régimes agréés à prestations déterminées au Canada est en situation excédentaire, mais rien ne garantit qu'un tel risque ne se concrétisera pas et n'aura pas d'incidence négative sur la capacité d'Air Canada de respecter ses obligations de capitalisation, ce qui pourrait à son tour porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Se reporter à la rubrique 8.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

19 | CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

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

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

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

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

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières d'Air Canada, et de concert avec eux, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication d'Air Canada (aux termes du *Règlement 52-109*) et a conclu que, au 31 décembre 2022, ces contrôles et procédures étaient efficaces.

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

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières d'Air Canada, et avec leur concours, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière (aux termes du *Règlement 52-109*). Pour ce faire, elle s'est basée sur les critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne (2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu que, au 31 décembre 2022, les contrôles internes à l'égard de l'information financière d'Air Canada étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique d'Air Canada en matière de communication d'informations financières et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

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

En 2022, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière d'Air Canada n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence importante sur celui-ci.

20 | MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

Sont décrits ci-après certaines mesures et certains ratios 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.

Dans le calcul du BAIIDA ajusté, de la marge du BAIIDA ajusté, des CESMO ajustées, du résultat avant impôts ajusté, du bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et du bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué, Air Canada exclut l'incidence de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente. Comme il est décrit aux notes 22, 4, 6 et 10 des états financiers consolidés et notes complémentaires annuels audités d'Air Canada pour 2022 datés du 17 février 2023, ces éléments, qui étaient auparavant classés à titre d'éléments particuliers au compte consolidé de résultat, ont été reclassés comme suit :

- la subvention salariale publique, les modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux et le règlement lié à un régime d'avantages sociaux sont maintenant classés dans les salaires et charges sociales;
- les pertes de valeur sont maintenant classées dans un poste distinct appelé dépréciation d'actifs;
- les provisions pour réduction de l'effectif et les autres éléments sont maintenant classés dans les coûts de restructuration et de transaction.

Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les reclassements au compte consolidé des résultats.

BAIIDA et BAIIDA ajusté

Le BAIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Dans le calcul du BAIIDA, Air Canada exclut l'incidence de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs et des coûts de restructuration et de transaction, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

Marge du BAIIDA ajusté

La marge du BAIIDA ajusté (BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) est couramment utilisée dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer la marge 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. De plus, l'incidence de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs et des coûts de restructuration et de transaction est retranchée du calcul de la marge du BAIIDA ajusté, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

Le BAIIDA, le BAIIDA ajusté et la marge du BAIIDA ajusté sont rapprochés du bénéfice d'exploitation (de la perte d'exploitation) selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	QUATRIÈMES TRIMESTRES			EXERCICES		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Perte d'exploitation selon les PCGR	(28) \$	(503) \$	475 \$	(187) \$	(3 049) \$	2 862 \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	417	399	18	1 640	1 616	24
BAIIDA	389 \$	(104) \$	493 \$	1 453 \$	(1 433) \$	2 886 \$
Retrancher :						
Subvention salariale publique, montant net	-	(27)	27	-	(451)	451
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	-	6	(6)	-	82	(82)
Règlement lié à un régime d'avantages sociaux	-	125	(125)	-	125	(125)
Dépréciation d'actifs	-	24	(24)	4	38	(34)
Coûts de restructuration et de transaction	-	(2)	2	-	175	(175)
BAIIDA ajusté	389 \$	22 \$	367 \$	1 457 \$	(1 464) \$	2 921 \$
Produits d'exploitation	4 680 \$	2 731 \$	1 949 \$	16 556 \$	6 400 \$	10 156 \$
Marge d'exploitation (en %)	(0,6)	(18,4)	17,8 pp	(1,1)	(47,6)	46,5 pp
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	8,3	0,8	7,5 pp	8,8	(22,9)	31,7 pp

CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant de ses activités et d'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction et des coûts liés aux avions-cargos, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes moins pertinente. Exclure ces éléments 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.

Dans le calcul des CESMO ajustées, la charge de carburant d'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 d'aviation et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada que certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyageur comparables n'engagent pas. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables n'engagent pas. En décembre 2021, Air Canada a mis en service un avion-cargo 767 de Boeing et elle avait trois avions-cargos en service au 31 décembre 2022. Avant 2021, Air Canada n'a engagé aucun coût relatif à l'exploitation d'avions-cargos. 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 pour les activités de transport de passagers.

Les CESMO ajustées sont rapprochées des charges d'exploitation selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens,
sauf indication contraire)

	QUATRIÈMES TRIMESTRES			EXERCICES		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 708 \$	3 234 \$	1 474 \$	16 743 \$	9 449 \$	7 294 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 459)	(665)	(794)	(5 276)	(1 576)	(3 700)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(163)	(91)	(72)	(474)	(120)	(354)
Subvention salariale publique, montant net	-	27	(27)	-	451	(451)
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	-	(6)	6	-	(82)	82
Règlement lié à un régime d'avantages sociaux	-	(125)	125	-	(125)	125
Dépréciation d'actifs	-	(24)	24	(4)	(38)	34
Coûts de restructuration et de transaction	-	2	(2)	-	(175)	175
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(27)	-	(27)	(86)	-	(86)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 059 \$	2 352 \$	707 \$	10 903 \$	7 784 \$	3 119 \$
SMO (en millions)	22 368	14 057	59,1 %	82 558	33 384	147,3 %
CESMO ajustées (en cents)	13,68 ¢	16,74 ¢	(3,06) ¢	13,21 ¢	23,32 ¢	(10,11) ¢

Résultat avant impôts ajusté

Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets 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 à la cession d'actifs et du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

Le résultat avant impôts ajusté est rapproché du bénéfice (de la perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens)

	QUATRIÈMES TRIMESTRES			EXERCICES		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	146 \$	(617) \$	763 \$	(1 524) \$	(3 981) \$	2 457 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Subvention salariale publique, montant net	-	(27)	27	-	(451)	451
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	-	6	(6)	-	82	(82)
Règlement lié à un régime d'avantages sociaux	-	125	(125)	-	125	(125)
Dépréciation d'actifs	-	24	(24)	4	38	(34)
Coûts de restructuration et de transaction	-	(2)	2	-	175	(175)
Perte (profit) de change	(316)	(22)	(294)	732	52	680
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(7)	(2)	(5)	(24)	8	(32)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(44)	(59)	15	(133)	55	(188)
Perte aux règlements et modifications de dettes	31	-	31	14	129	(115)
Profit à la cession d'actifs	(21)	-	(21)	(21)	-	(21)
Résultat avant impôts ajusté	(211) \$	(574) \$	363 \$	(952) \$	(3 768) \$	2 816 \$

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, à l'exclusion de l'incidence après impôts de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets 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 et du profit ou de la perte à la cession d'actifs, 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) et le bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué sont rapprochés du bénéfice net selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	QUATRIÈMES TRIMESTRES			EXERCICES		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	168 \$	(493) \$	661 \$	(1 700) \$	(3 602) \$	1 902 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Subvention salariale publique, montant net	-	(27)	27	-	(451)	451
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	-	6	(6)	-	82	(82)
Règlement lié à un régime d'avantages sociaux	-	125	(125)	-	125	(125)
Dépréciation d'actifs	-	24	(24)	4	38	(34)
Coûts de restructuration et de transaction	-	(2)	2	-	175	(175)
(Profit) perte de change	(316)	(22)	(294)	732	52	680
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(7)	(2)	(5)	(24)	8	(32)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(44)	(59)	15	(133)	55	(188)
Perte aux règlements et modifications de dettes	31	-	31	14	129	(115)
Profit à la cession d'actifs	(21)	-	(21)	(21)	-	(21)
Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus ¹⁾	(28)	(127)	99	140	(379)	519
Perte nette ajustée	(217) \$	(577) \$	360 \$	(988) \$	(3 768) \$	2 780 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	358	358	-	358	351	7
Perte ajustée par action – résultat dilué	(0,61) \$	(1,61) \$	1,00 \$	(2,76) \$	(10,74) \$	7,98 \$

1) En 2022, le recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancé par une charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée par le biais du compte consolidé de résultat d'Air Canada. Cette charge est déduite du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée). Par comparaison, une charge d'impôts sur le résultat différés a été déduite du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée) pour l'exercice 2021.

Le tableau ci-après 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	
	2022	2021	2022	2021
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	358	358	358	351
Effet dilutif	-	-	-	-
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	358	358	358	351

Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 8.5, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Dette nette

La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Se reporter à la rubrique 8.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Aéroplan – Aéroplan inc.

Autres produits passages et fret –

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

BAIIDA ajusté – Bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, à l'exclusion de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs et des coûts de restructuration et de transaction. Le BAIIDA ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé d'Air Canada ajusté pour en exclure l'incidence après impôts de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets 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 et du profit ou de la perte à la cession d'actifs. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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 pour en exclure l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction et des coûts liés aux avions-cargos. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

Dettes nettes – Total des passifs au titre de la dette à long terme (incluant la portion courante) moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Se reporter à la rubrique 8.3, *Dettes nettes*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure de gestion du capital et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Flux de trésorerie disponibles –

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 8.5, *Variations des flux de trésorerie*, et à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

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

Marge du BAIIDA ajusté – BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

Point (ou point de pourcentage ou pp) –

Mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.

Produits passages et fret intérieurs –

Produits tirés de vols effectués 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 (ou ration

dette nette-BAIIDA ajusté) – Ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIDA ajusté des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 8.3, *Dettes nettes*, et 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

Résultat avant impôts ajusté – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat ajusté pour en exclure l'incidence de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets 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 et du profit ou de la perte à la cession d'actifs. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Sièges-milles offerts (SMO) –

Mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.

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

États financiers consolidés et notes complémentaires 2022



Le 17 février 2023

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

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

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

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

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



Michael Rousseau
Président et chef de la direction



Amos Kazzaz
Vice-président général et chef des Affaires financières

Le 16 février 2023

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Aux actionnaires d'Air Canada

Notre opinion

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière d'Air Canada et de ses filiales (collectivement, la « Société ») aux 31 décembre 2022 et 2021, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates, conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (IFRS).

Notre audit

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

- les états consolidés de la situation financière aux 31 décembre 2022 et 2021;
- les comptes consolidés de résultat pour les exercices clos à ces dates;
- les comptes consolidés du résultat global pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés des variations des capitaux propres (du déficit) pour les exercices clos à ces dates;
- les tableaux consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates;
- les notes annexes, qui comprennent les principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Fondement de l'opinion

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

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

Indépendance

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

Questions clés de l'audit

Les questions clés de l'audit sont les questions qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importantes dans notre audit des états financiers consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2022. Ces questions ont été traitées dans le contexte de notre audit des états financiers consolidés pris dans leur ensemble et aux fins de la formation de notre opinion sur ceux-ci, et nous n'exprimons pas une opinion distincte sur ces questions.

Question clé de l'audit

Comptabilisation des produits passages et fret

Voir la note 2, Base d'établissement et principales méthodes comptables, et la note 20, Produits des activités ordinaires, des états financiers consolidés.

Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés. Les produits passages et les produits fret de l'exercice clos le 31 décembre 2022 ont totalisé respectivement 14 238 M\$ et 1 266 M\$.

De telles opérations reposent sur de nombreux systèmes et des contrôles informatiques pour le traitement, l'enregistrement et la comptabilisation d'un volume important d'opérations de faible valeur, par l'intermédiaire d'une combinaison de systèmes informatiques et de fournisseurs de services externes.

Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison de l'importance des produits passages et fret et du volume des opérations qui nécessitent un travail d'audit important pour tester les produits comptabilisés.

Traitement de la question clé de l'audit dans le cadre de notre audit

Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes :

- Tester l'efficacité du fonctionnement des contrôles internes liés à la comptabilisation des produits passages et fret, en effectuant notamment les procédures suivantes :
 - Tester les contrôles à l'égard des systèmes informatiques pertinents que la direction a utilisés pour comptabiliser les produits passages et fret;
 - Dans le cas des systèmes informatiques ou des processus impartis à des tiers fournisseurs de services, évaluer les rapports de certification attestant le caractère approprié et l'efficacité des systèmes de contrôle interne mis en place par les fournisseurs de services.
- Tester un échantillon d'opérations génératrices de produits passages et fret comptabilisées au cours de l'exercice en inspectant la contrepartie reçue et les justificatifs relatifs au moment où les transports de passagers et de fret sont fournis.

Question clé de l'audit

Évaluation du total de l'obligation au titre des prestations

Voir la note 2, Base d'établissement et principales méthodes comptables, la note 3, Jugements et estimations comptables critiques, et la note 10, Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, des états financiers consolidés.

L'actif net au titre des prestations de la Société s'élève à 612 M\$, montant qui comprend le total de l'obligation au titre des prestations associée aux obligations au titre des prestations de retraite de 16 927 M\$ et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel de 1 007 M\$, au 31 décembre 2022.

Le total de l'obligation au titre des prestations associée aux obligations au titre des prestations de retraite et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel est déterminé de façon actuarielle annuellement, au 31 décembre, par les actuaires consultants de la Société (experts choisis par la direction). L'obligation totale au titre des prestations est déterminée au moyen de la méthode des unités de crédit projetées. La direction a exercé un degré important de jugement pour établir les taux d'actualisation et poser les hypothèses appropriées concernant la mortalité, nécessaires pour déterminer les estimations du total de l'obligation au titre des prestations.

Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison de l'importance du total de l'obligation au titre des prestations et du degré de jugement important exercé par la direction, notamment le recours à des experts choisis par la direction, pour établir les taux d'actualisation et poser les hypothèses appropriées concernant la mortalité, ce qui a nécessité un niveau élevé de jugement et de subjectivité de la part de l'auditeur pour mettre en œuvre des procédures à l'égard de ces hypothèses. Le travail d'audit a nécessité de recourir à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées en actuariat.

Traitement de la question clé de l'audit dans le cadre de notre audit

Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes :

- Tester la façon dont la direction a établi les estimations du total de l'obligation au titre des prestations, en effectuant notamment les procédures suivantes :
 - S'appuyer sur les travaux des experts choisis par la direction pour mettre en œuvre les procédures visant à évaluer le caractère raisonnable du total de l'obligation au titre des prestations associée aux obligations au titre des prestations de retraite et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel. Préalablement, cela a nécessité d'évaluer les compétences, les capacités et l'objectivité des experts choisis par la direction, et, par la suite, de comprendre les travaux qu'ils ont effectués et d'évaluer si leurs travaux constituaient des éléments probants appropriés. Cette procédure consistait également à évaluer les méthodes et hypothèses utilisées par les experts choisis par la direction, à tester les données utilisées par les experts et à évaluer leurs constatations.
 - Avoir recours à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées dans le domaine de l'actuariat pour évaluer le caractère approprié de la méthode des unités de crédit projetées et le caractère raisonnable des taux d'actualisation et des hypothèses concernant la mortalité.
- Tester les informations, y compris procéder à une analyse de sensibilité, présentées dans les états financiers consolidés eu égard à l'évaluation des obligations au titre des prestations de retraite et des obligations au titre des autres avantages futurs du personnel.

Autres informations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la Société à cesser ses activités;

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

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

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

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

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

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

Montréal (Québec)
Le 16 février 2023

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

ÉTATS CONSOLIDÉS DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(en millions de dollars canadiens)

		31 décembre 2022	31 décembre 2021 Après retraitement – note 2P
ACTIF			
Courant			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	note 2P	2 693 \$	4 415 \$
Placements à court terme		5 295	4 554
Total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme		7 988	8 969
Créances clients	note 20	1 037	691
Stocks de carburant d'aviation		200	122
Stocks de rechanges et fournitures	note 2Q	118	102
Charges payées d'avance et autres actifs courants	note 20	322	169
Total de l'actif courant		9 665	10 053
Placements, dépôts et autres actifs	note 5	1 073	858
Immobilisations corporelles	note 6	11 950	11 740
Actifs au titre des régimes de retraite	note 10	2 444	3 571
Impôts sur le résultat différés	note 12	48	39
Immobilisations incorporelles	note 7	1 054	1 080
Goodwill	note 8	3 273	3 273
Total de l'actif		29 507 \$	30 614 \$
PASSIF			
Courant			
Dettes fournisseurs et charges à payer		2 691 \$	2 603 \$
Produits passages perçus d'avance	note 20	4 104	2 326
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	note 20	1 295	983
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	note 9	1 263	1 012
Total du passif courant		9 353	6 924
Dette à long terme et obligations locatives	note 9	15 043	15 511
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	note 20	3 160	3 656
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	note 10	1 770	2 588
Provisions liées à la maintenance	note 11	1 352	1 032
Autres passifs non courants		311	821
Impôts sur le résultat différés	note 12	73	73
Total du passif		31 062 \$	30 605 \$
CAPITAUX PROPRES (DÉFICIT) ATTRIBUABLES AUX ACTIONNAIRES			
Capital-actions	note 13	2 743	2 735
Surplus d'apport		118	104
Cumul des autres éléments du résultat global		(46)	(45)
Déficit		(4 370)	(2 785)
Total des capitaux propres (du déficit) attribuables aux actionnaires		(1 555)	9
Total du passif et des capitaux propres (du déficit) attribuables aux actionnaires		29 507 \$	30 614 \$

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

Au nom du Conseil d'administration :



Vagn Sørensen
Président du Conseil



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

COMPTES CONSOLIDÉS DE RÉSULTAT

Exercices clos les 31 décembre

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)

		2022	2021 Après retraitement – note 2AA
PRODUITS D'EXPLOITATION			
Passages	note 20	14 238 \$	4 498 \$
Fret	note 20	1 266	1 495
Autres		1 052	407
Total des produits		16 556	6 400
CHARGES D'EXPLOITATION			
Carburant d'aviation		5 276	1 576
Salaires et charges sociales	notes 2Z et 10	3 260	2 143
Dotation aux amortissements	note 6	1 640	1 616
Redevances aéroportuaires et de navigation		1 213	723
Frais de vente et de distribution		797	286
Frais d'achat de capacité	note 2D	763	558
Maintenance avions	note 2J	706	711
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits		474	120
Communications et technologie de l'information		468	373
Restauration et services à bord		425	184
Dépréciation d'actifs	note 6	4	38
Coûts de restructuration et de transaction	note 4	-	175
Autres		1 717	946
Total des charges d'exploitation		16 743	9 449
Perte d'exploitation		(187)	(3 049)
PRODUITS (CHARGES) AUTRES QUE D'EXPLOITATION			
Perte de change		(732)	(52)
Produits d'intérêts		168	72
Charges d'intérêts	note 9	(909)	(749)
Intérêts incorporés		13	17
Coût financier net lié aux avantages du personnel	note 10	24	(8)
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 17	133	(55)
Perte aux règlements et modifications de dette	note 9	(14)	(129)
Autres		(20)	(28)
Total des charges autres que d'exploitation		(1 337)	(932)
Perte avant impôts sur le résultat		(1 524)	(3 981)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	note 12	(176)	379
Perte nette		(1 700) \$	(3 602) \$
PERTE NETTE PAR ACTION			
Perte par action – résultat de base et dilué	note 15	(4,75) \$	(10,25) \$

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

ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT GLOBAL

Exercices clos les 31 décembre

(en millions de dollars canadiens)

		2022	2021
RÉSULTAT GLOBAL			
Perte nette		(1 700) \$	(3 602) \$
Autres éléments du résultat global, déduction faite des impôts :	note 12		
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat net			
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	note 10	115	1 311
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres		(1)	(6)
Total du résultat global		(1 586) \$	(2 297) \$

ÉTATS CONSOLIDÉS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES (DU DÉFICIT)

	Capital- actions	Surplus d'apport	Cumul des autres éléments du résultat global	Déficit	Total des capitaux propres (du déficit) attribuables aux actionnaires
(en millions de dollars canadiens)					
1 ^{er} janvier 2021	2 150 \$	98 \$	(39) \$	(494) \$	1 715 \$
Perte nette	–	–	–	(3 602)	(3 602)
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	–	–	–	1 311	1 311
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	–	–	(6)	–	(6)
Total du résultat global	–	–	(6)	(2 291)	(2 297)
Rémunération fondée sur des actions	–	12	–	–	12
Actions émises, montant net (note 13)	585	(6)	–	–	579
31 décembre 2021	2 735 \$	104 \$	(45) \$	(2 785) \$	9 \$
Perte nette	–	–	–	(1 700)	(1 700)
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	–	–	–	115	115
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	–	–	(1)	–	(1)
Total du résultat global	–	–	(1)	(1 585)	(1 586)
Rémunération fondée sur des actions	–	16	–	–	16
Actions émises (note 13)	8	(2)	–	–	6
31 décembre 2022	2 743 \$	118 \$	(46) \$	(4 370) \$	(1 555) \$

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

TABLEAUX CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercices clos les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2022	2021 Après retraitement – note 2P
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités suivantes			
EXPLOITATION			
Perte nette		(1 700) \$	(3 602) \$
Ajustements au titre du rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation			
Impôts sur le résultat différés	note 12	129	(395)
Dotation aux amortissements	note 6	1 640	1 616
(Profit) perte de change	note 17	735	(339)
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	note 10	128	571
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 17	(133)	55
Perte aux règlements et modifications de dette	note 9	14	129
Variation des provisions au titre de la maintenance		111	(129)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		1 498	473
Dépréciation d'actifs	note 6	4	38
Coûts de restructuration et de transaction	note 4	-	(13)
Autres		(58)	94
Flux de trésorerie nets (affectés aux) activités d'exploitation		2 368	(1 502)
FINANCEMENT			
Produits des emprunts	note 9	202	8 171
Remboursement de la dette à long terme et des obligations locatives	note 9	(1 814)	(4 510)
Émission d'actions	note 13	6	555
Frais de financement	note 9	(6)	(205)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement		(1 612)	4 011
INVESTISSEMENT			
Placements à court terme et à long terme		(959)	(862)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles		(1 572)	(1 073)
Produit de la vente d'actifs		36	19
Produit de la cession-bail d'actifs	note 6	-	11
Autres		(3)	36
Flux de trésorerie nets (affectés aux) activités d'investissement		(2 498)	(1 869)
Effet du cours du change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		20	11
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(1 722)	651
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice		4 415	3 764
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice		2 693 \$	4 415 \$

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

1 | INFORMATIONS GÉNÉRALES

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

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

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

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

2 | BASE D'ÉTABLISSEMENT ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

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

Le Conseil d'administration de la Société a approuvé les présents états financiers pour publication le 16 février 2023.

Les méthodes comptables ayant servi à l'établissement des présents états financiers sont présentées ci-après. Ces méthodes ont été appliquées uniformément à toutes les périodes présentées, sauf indication contraire. Certains chiffres comparatifs ont été reclassés pour être conformes avec la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré. Se reporter à la note ZAA pour de plus amples renseignements sur les reclassements au compte consolidé de résultat, et à la note ZP pour de plus amples renseignements sur les reclassements à l'état consolidé de la situation financière.

A) BASE D'ÉVALUATION

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

B) PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

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

C) PRODUITS PASSAGES ET FRET

Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vol illimités, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. La Société a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens prévoyant une participation au programme de fidélité, des accords interlignes, des accords

d'exploitation à code multiple et la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires. Les produits sont affectés selon des formules précises dans les accords et sont comptabilisés lorsque le transport est effectué. Les produits passages comprennent également certains frais et suppléments ainsi que les produits des services à la clientèle comme la sélection des places et les excédents de bagages, qui sont comptabilisés lorsque le transport est assuré. Les produits passages sont diminués des indemnités de passages versées directement à des clients lorsque les vols sont retardés ou annulés. Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif courant. Pour les billets inutilisés à leur date d'expiration, la Société inscrit un montant estimatif correspondant aux produits au titre des désistements lorsque le transport est censé être fourni. Ce montant est fondé sur les données historiques et d'autres facteurs.

D) CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ

Air Canada a conclu un contrat d'achat de capacité avec Jazz. En vertu de ce contrat, Air Canada se charge de la commercialisation, de la billetterie et des autres dispositions commerciales liées à ces vols, et elle inscrit les revenus qu'elle en tire dans ses produits passages lorsque le transport a été assuré.

Antérieurement, les charges d'exploitation liées aux contrats d'achat de capacité étaient regroupées dans un poste distinct du compte consolidé de résultat intitulé « Charges liées aux transporteurs régionaux » et comprenaient les frais d'achat de capacité, des coûts refacturés, qui sont des coûts directs engagés par le transporteur régional et facturés à la Société, et les autres frais engagés par la Société, qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux, à l'exclusion du carburant.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, ces coûts ne sont plus affectés au poste « Charges liées aux transporteurs régionaux » du compte consolidé de résultat. Les frais d'achat de capacité sont désormais présentés dans un poste distinct du compte consolidé de résultat et ne comprennent cependant toujours pas la composante des frais liés aux coûts des appareils qui sont comptabilisés comme obligations locatives conformément à IFRS 16. Ce reclassement permet une meilleure présentation du coût total en fonction de la nature de chacune des charges associées aux activités de la Société. Ce changement de présentation n'a pas eu d'incidence sur le total des charges d'exploitation. Les chiffres comparatifs de 2021 ont été reclassés pour être conformes avec la présentation des états financiers adoptée

pour l'exercice considéré. Se reporter à la note 2AA pour la présentation des postes concernés.

E) PROGRAMME DE FIDÉLITÉ AÉROPLAN

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

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

Points obtenus par l'achat de billets d'avion

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

Points vendus à des partenaires du programme

Les membres Aéroplan peuvent accumuler des points Aéroplan en fonction des achats qu'ils effectuent auprès des partenaires Aéroplan participants comme les compagnies de cartes de crédit, les hôtels et les agences de location

de véhicules ou autres partenaires du programme. Les points Aéroplan versés en vertu des accords conclus avec les partenaires du programme sont comptabilisés comme une obligation de prestation unique, à savoir l'octroi futur d'une prime obtenue par un échange de points au membre Aéroplan. La contrepartie reçue pour les points Aéroplan versés aux membres Aéroplan en vertu de ces accords est comptabilisée à titre de produits différés d'Aéroplan.

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

F) AUTRES PRODUITS

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

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

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

G) AVANTAGES DU PERSONNEL

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

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

Les coûts des services rendus au cours de l'exercice considéré et les coûts des services passés, les profits et les pertes sur les réductions ou les liquidations sont comptabilisés généralement dans les salaires et charges sociales, certains profits et pertes sur les indemnités de cessation d'emploi étant présentés séparément dans le poste « Coûts de restructuration et de transaction » comme il est indiqué dans la note 4. Les intérêts sur les obligations au titre des prestations sont présentés en montant net dans le coût financier net lié aux avantages du personnel. Les écarts actuariels nets, ou réévaluations, sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global et les résultats non distribués, sans reclassement au compte de résultat dans les périodes ultérieures.

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

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

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

H) RÉGIMES DE PARTICIPATION AUX BÉNÉFICES

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

I) RÉGIMES DE RÉMUNÉRATION FONDÉE SUR DES ACTIONS

Certains salariés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada, qui prévoit l'attribution d'options sur actions, d'unités d'actions liées au rendement (les « UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (les « UANR »), dont une description est donnée à la note 14. Les UAR et les UANR sont des unités d'actions fictives pouvant être échangées, à raison de une pour une, contre des actions d'Air Canada ou l'équivalent en trésorerie, au gré du Conseil d'administration.

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

Les UAR et les UANR sont comptabilisées à titre d'instruments dénoués par règlement en trésorerie, compte tenu des règlements passés. Pour comptabiliser les instruments dénoués par règlement en trésorerie, la charge de rémunération est ajustée pour tenir compte des variations ultérieures de la juste valeur des UAR et des UANR compte tenu des estimations concernant les extinctions. Le passif lié aux UAR et aux UANR réglées en trésorerie est comptabilisé dans les autres passifs à long terme. Se reporter à la note 17 pour une description des instruments dérivés utilisés par la Société pour couvrir économiquement les risques liés aux flux de trésorerie découlant des UAR et des UANR.

Air Canada a aussi établi un régime d'actionnariat à l'intention des employés, en vertu duquel elle verse, en contrepartie des montants versés par les salariés, des cotisations établies selon des pourcentages prévus au régime. Les employés doivent demeurer au service de la Société et conserver leurs actions jusqu'au 31 mars de l'année suivante pour acquérir les cotisations de la Société. Ces cotisations sont constatées au titre des Salaires et charges sociales à mesure qu'elles sont acquises. La Société avait suspendu le versement de cotisations en contrepartie des montants versés par les salariés le 1^{er} mai 2020, mais l'a rétabli le 1^{er} juin 2022.

J) MAINTENANCE ET RÉPARATIONS

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

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

Dans le cadre d'un contrat modifié conclu entre Air Canada et un fournisseur de services tiers en 2022, un ajustement favorable de 159 M\$ a été comptabilisé en charges au poste « Maintenance avions » en 2022 en raison de l'ajustement des charges à payer au titre de la maintenance et de la comptabilisation de crédits futurs, qui seront disponibles en raison du contrat modifié. Compte tenu de la baisse considérable des activités aériennes et de la réduction du parc aérien pendant la pandémie de COVID-19, les parties ont modifié le contrat de façon à ce que les services qui étaient facturés à l'heure de vol le soient désormais en fonction du temps d'exécution et du matériel fourni et à ce que le nombre d'éléments couverts par le contrat soit réduit. Les charges à payer ont continué d'être établies selon la base contractuelle précédente jusqu'à la prise d'effet de la modification du contrat.

K) AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

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

L) INSTRUMENTS FINANCIERS

Comptabilisation

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

Classement

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

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

La Société a établi le classement suivant :

- la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions et les placements à long terme sont classés dans les actifs à la juste valeur par le biais du résultat net, et toute variation de la juste valeur pendant la période est comptabilisée dans les produits d'intérêts et dans les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le compte consolidé de résultat, le cas échéant;
- le placement en titres de capitaux propres dans Chorus est classé comme un actif à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, et toute variation de la juste valeur pendant la période est comptabilisée par le biais des autres éléments du

résultat global dans le compte consolidé du résultat global, le cas échéant;

- les créances clients et les dépôts liés aux appareils et autres dépôts sont classés comme des actifs au coût amorti et sont évalués selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les produits d'intérêts sont inscrits au compte consolidé de résultat, le cas échéant;
- les dettes fournisseurs, les facilités de crédit et la dette à long terme sont classées comme autres passifs financiers et sont évaluées au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les charges d'intérêts sont inscrites au compte consolidé de résultat, le cas échéant.

Évaluation

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

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

Dépréciation

La Société évalue toutes les informations disponibles, y compris, de façon prospective, les pertes de crédit attendues associées à ses actifs comptabilisés au coût amorti. La méthode d'évaluation de la dépréciation dépend de la question de savoir si le risque de crédit a augmenté de manière importante. Pour déterminer si le risque de crédit a augmenté de façon importante, la Société compare le risque de défaillance lié à l'actif à la date de présentation de l'information financière avec le risque de défaillance à la date de comptabilisation initiale en se basant sur toutes

les informations qu'elle a pu obtenir ainsi que sur les informations prospectives raisonnables et justifiables. Dans le cas des créances clients seulement, la Société applique, comme le permet la norme IFRS 9, l'approche simplifiée qui exige que les pertes de crédit attendues pour la durée de vie soient comptabilisées à partir de la comptabilisation initiale des créances clients.

Dérivés et comptabilité de couverture

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

La Société applique la comptabilité de couverture aux dérivés liés au carburant désignés. Même si les prix du pétrole brut ne sont pas stipulés contractuellement dans les contrats d'achat de carburant d'aviation de la Société, ils ont un lien économique avec les prix du carburant d'aviation. La Société conclut des contrats d'option sur le pétrole brut et désigne ces contrats comme couvertures des flux de trésorerie de la composante pétrole brut de ses achats futurs de carburant d'aviation. La Société a défini un ratio de couverture de 1/1 pour ses relations de couverture. Selon la comptabilité de couverture, le profit ou la perte efficace sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant est comptabilisé dans les autres éléments du résultat global. Les primes versées relativement aux contrats d'option et la valeur temps des contrats d'option sont différées et comptabilisées en tant que coût de la couverture dans les autres éléments du résultat global. Les montants accumulés dans les autres éléments du résultat global sont présentés à titre de réserve de couverture dans les capitaux propres et sont reclassés dans les charges de carburant d'aviation lorsque le carburant d'aviation sous-jacent couvert est utilisé. Les profits ou les pertes inefficaces sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant sont comptabilisés dans les charges autres que d'exploitation sous Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur.

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

M) CONVERSION DES DEVISES

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

N) IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

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

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

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

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable que la Société disposera

de bénéfices imposables futurs auxquels les différences temporelles pourront être imputées.

O) BÉNÉFICE (PERTE) PAR ACTION

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

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

Le nombre moyen pondéré d'actions en circulation dans le bénéfice par action – résultat dilué est aussi ajusté pour tenir compte du nombre d'actions qui seraient émises lors de la conversion des billets convertibles. En outre, le résultat net est ajusté pour tenir compte de l'effet après impôt de toute modification du résultat net qui résulterait de la conversion des billets convertibles ou de l'exercice des bons de souscription, y compris les intérêts comptabilisés au cours de la période, les taux de change comptabilisés sur le principal de la dette, la réévaluation à la valeur du marché du dérivé incorporé et la variation de la juste valeur du passif au titre des bons de souscription, à moins que le résultat des ajustements ne soit antidilutif. Comme il est indiqué dans la note 13, tous les bons de souscription qui restaient ont été réglés intégralement en janvier 2022 et ne sont plus en cours.

P) LIQUIDITÉS SOUMISES À RESTRICTIONS

En 2022, l'*IFRS Interpretations Committee* a finalisé sa décision sur IAS 7 *Tableau des flux de trésorerie* et selon laquelle les restrictions à l'utilisation des dépôts à vue découlant d'un contrat avec un tiers n'empêchent pas ces dépôts d'être classés comme de la trésorerie et des équivalents de trésorerie lorsqu'ils sont disponibles à vue pour la Société. Ces dépôts doivent donc être inclus dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie dans le tableau de trésorerie et l'état de la situation financière, et de l'information doit être fournie sur les soldes importants de trésorerie et d'équivalents de trésorerie assortis de restrictions quant à leur utilisation.

Auparavant, la Société comptabilisait sous l'actif courant des liquidités soumises à restrictions, qui représentent les fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs. Bien que ces fonds soient en fiducie conformément à la réglementation applicable, la Société peut accéder à ces fonds à mesure que les services sont rendus ou que des débours sont effectués au nom du client. En raison de ces directives sur l'application d'IAS 7 *Tableau des flux de trésorerie*, la Société a reclassé ces montants dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, et les chiffres correspondants de 2021 ont également été reclassés. Le changement de présentation a eu une incidence sur les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, qui ont augmenté de 61 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2021. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent un montant de 386 M\$ lié à ces fonds au 31 décembre 2022 (167 M\$ au 31 décembre 2021).

Les fonds détenus en fiducie déposés dans divers établissements financiers comme garanties de lettres de crédit et autres éléments demeurent classés comme liquidités soumises à restrictions et sont comptabilisés dans les placements, dépôts et autres actifs.

Q) STOCKS DE CARBURANT D'AVIATION, ÉQUIPEMENTS DE RECHANGE ET FOURNITURES

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

La Société n'a pas comptabilisé de perte de valeur des stocks ou de reprises de pertes de valeur des stocks constatées antérieurement pendant les périodes considérées. Est compris dans la maintenance avions un montant de 51 M\$ au titre des équipements de rechange et des fournitures utilisées au cours de l'exercice (33 M\$ en 2021).

R) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

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

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

l'immobilisation corporelle et il est comptabilisé dans les profits et pertes autres que d'exploitation, au compte consolidé de résultat.

S) INTÉRÊTS INCORPORÉS

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

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

T) CONTRATS DE LOCATION

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

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

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont comptabilisés selon la norme IAS 16 *Immobilisations corporelles*. Les appareils comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation font l'objet des mêmes méthodes comptables que les appareils détenus directement, c'est-à-dire que les actifs au titre de droits d'utilisation sont décomposés et amortis sur la durée du contrat de location. Comme pour les appareils détenus, les travaux de maintenance admissibles

sont incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée du bail ou la durée d'utilité moyenne prévue, si elle est plus courte.

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

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

Cession-bail

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

Contrats de location avions

Au 31 décembre 2022, 71 appareils de la Société étaient visés par des contrats de location assortis de droits d'utilisation (78 appareils au 31 décembre 2021); Air Canada a comptabilisé des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives relativement à ces appareils conformément aux dispositions d'IFRS 16. Air Canada détient en outre des contrats de location à titre de preneur à l'égard d'appareils utilisés par son transporteur régional fournissant des services en vertu d'un contrat d'achat de capacité; elle a comptabilisé des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives d'Air Canada relativement à ces appareils. Au 31 décembre 2022, 99 appareils (99 appareils au 31 décembre 2021) étaient exploités en vertu de tels contrats pour le compte d'Air Canada.

Baux immobiliers

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

U) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

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

	Durée d'utilité estimative	Période d'amortissement à courir au 31 décembre 2022
Droits de route et créneaux aéroportuares internationaux	indéfinie	sans objet
Applications commerciales	indéfinie	sans objet
Immobilisations d'ordre technologique (développées en interne)	de 5 à 15 ans	de 1 à 13 ans
Immobilisations liées à des contrats (accords commerciaux d'Aéroparc)	11,5 ans	8 ans

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

Air Canada et certaines de ses filiales détiennent des appellations commerciales, des marques de commerce et des noms de domaine (collectivement les « appellations commerciales »). Ces éléments sont des immobilisations incorporelles liées à la commercialisation, car ils sont utilisés principalement pour la vente et la promotion des produits et services d'Air Canada ou d'une de ses filiales. Les appellations commerciales permettent une reconnaissance de la marque par les clients et les clients éventuels, et peuvent être génératrices de flux de trésorerie pendant une période indéfinie. Air Canada entend réinvestir continuellement dans ses appellations commerciales et les commercialiser de façon à maintenir leur classement comme immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Dans l'éventualité où des appellations commerciales devraient cesser d'être utilisées, elles seraient classées comme ayant une durée de vie déterminée et amorties sur la durée d'utilité restante prévue.

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

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

V) GOODWILL

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

W) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS NON COURANTS

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

Les actifs non courants, sauf le goodwill, qui ont subi une perte de valeur sont évalués à chaque date de présentation de l'information financière afin de déterminer s'il y a reprise possible de la perte de valeur. La direction apprécie s'il existe un quelconque indice qu'une perte de valeur comptabilisée au cours d'une période antérieure est susceptible de ne plus exister ou d'avoir diminué. Pour apprécier s'il y a reprise possible d'une perte de valeur, la direction considère les indices qui ont conduit à la perte de valeur. S'il existe un quelconque indice qu'une perte de valeur a été reprise, la direction estime la valeur recouvrable de l'actif non

courant. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures pour un actif autre qu'un goodwill doit être reprise seulement s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. La valeur comptable d'un actif donné de l'UGT ne dépasse pas celle qui aurait été déterminée si aucune perte de valeur n'avait été constatée. La reprise d'une perte de valeur est constatée immédiatement au compte consolidé de résultat.

X) PROVISIONS

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

Y) INFORMATION SECTORIELLE

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

Z) SUBVENTIONS GOUVERNEMENTALES

La Société comptabilise les subventions gouvernementales quand elle a l'assurance raisonnable qu'elle réunit les critères d'admissibilité à ces subventions et que ces dernières seront reçues. La Société comptabilise les subventions gouvernementales dans le compte consolidé de résultat de la période au cours de laquelle sont inscrites les charges que la subvention est censée compenser.

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

En 2021, la Société a comptabilisé un montant brut total en vertu du programme de SSUC et du PREPDT de 457 M\$; un montant de 451 M\$, déduction faite du coût au titre des employés inactifs qui étaient admissibles à la subvention salariale en vertu des programmes, a été comptabilisé dans les salaires et charges sociales. Des paiements en trésorerie de 518 M\$ ont été reçus en 2021. Aucune subvention de ce genre n'a été comptabilisée en 2022, la Société n'y étant plus admissible dans le cadre des nouveaux programmes.

AA) CHIFFRES COMPARATIFS – COMPTE CONSOLIDÉ DE RÉSULTAT

Les chiffres comparatifs ont été reclassés pour être conformes avec la présentation de l'information financière adoptée pour l'exercice considéré.

Antérieurement, les charges d'exploitation liées aux contrats d'achat de capacité étaient regroupées dans un poste distinct du compte consolidé de résultat intitulé « Charges liées aux transporteurs régionaux » et comprenaient les frais d'achat de capacité, des coûts refacturés, qui sont des coûts directs engagés par le transporteur régional et facturés à la Société, et les autres frais engagés par la Société, qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux, à l'exclusion du carburant. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, ces coûts ne sont plus affectés au poste « Charges liées aux transporteurs régionaux » du compte consolidé de résultat. Les frais d'achat de capacité sont désormais présentés dans un poste distinct du compte consolidé de résultat et ne comprennent cependant toujours pas la composante des frais liés aux coûts des appareils qui sont comptabilisés comme obligations locatives conformément à la norme IFRS 16.

Les chiffres classés précédemment comme éléments particuliers dans le compte consolidé de résultat ont été reclassés dans les postes « Salaires et charges sociales », « Coûts de restructuration et de transaction » (note 4) et « Dépréciation d'actifs » (note 6).

Le tableau qui suit présente l'incidence du changement de présentation sur les comptes consolidés de résultat publiés antérieurement par la Société. Les postes sur lesquels le changement de présentation n'a pas eu d'incidence ne sont pas indiqués. Par conséquent, les totaux partiels et les totaux présentés ne peuvent être recalculés à partir des chiffres fournis.

	Exercice clos le 31 déc. 2021, présenté antérieurement	Reclassement au titre des charges liées aux transporteurs régionaux	Reclassement au titre des éléments particuliers	Exercice clos le 31 déc. 2021, après retraitement
(en millions de dollars canadiens)				
CHARGES D'EXPLOITATION				
Salaires et charges sociales	2 283 \$	104 \$	(244) \$	2 143 \$
Charges liées aux transporteurs régionaux, à l'exclusion du carburant	1 042	(1 042)		-
Redevances aéroportuaires et de navigation	562	161		723
Frais de vente et de distribution	244	42		286
Frais d'achat de capacité	-	558		558
Maintenance avions	656	55		711
Communications et technologies de l'information	362	11		373
Restauration et services à bord	165	19		184
Éléments particuliers	(31)		31	-
Dépréciation d'actifs note 6	-		38	38
Coûts de restructuration et de transaction note 4	-		175	175
Autres	854	92		946
Total des charges d'exploitation	9 449 \$	- \$	- \$	9 449 \$

Le montant de 244 M\$ reclassé dans les salaires et charges sociales est constitué d'une subvention salariale publique de 451 M\$, contrebalancée par un montant de 82 M\$ au titre de modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux et par un montant de 125 M\$ au titre d'un règlement lié à un régime d'avantages sociaux. Ces éléments sont décrits plus amplement aux notes 22 et 10.

BB) NORMES COMPTABLES PUBLIÉES MAIS NON ENCORE ADOPTÉES

Modifications d'IAS 1, *Présentation des états financiers* – Informations à fournir sur les méthodes comptables

En février 2021, l'IASB a publié des modifications d'IAS 1 qui imposent aux entités de fournir des informations significatives sur leurs méthodes comptables plutôt que des informations sur leurs principales méthodes comptables. Les modifications s'appliquent pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2023, mais une application anticipée est permise. La Société évalue l'incidence des modifications sur les informations à fournir sur ses méthodes comptables.

Modifications d'IAS 1, *Présentation des états financiers* – Classement des passifs en tant que passifs courants ou passifs non courants

En octobre 2022, l'IASB a publié des modifications concernant le classement des passifs en tant que passifs courants ou passifs non courants dans IAS 1 *Présentation des états financiers*. Les modifications visent à améliorer les informations que les entreprises fournissent pour les passifs pour lesquelles le droit de l'entité de différer le règlement pour au moins 12 mois est assujéti au respect, par l'entité, des conditions après la date de clôture. Les modifications précisent que les clauses restrictives auxquelles l'entité doit se conformer après la date de clôture n'ont pas d'incidence sur le classement du passif en tant que passif courant ou passif non courant à la date de clôture. Elles stipulent que l'entité doit fournir des informations sur ces clauses restrictives dans les notes complémentaires des états financiers.

Les modifications sont en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2024 et leur application anticipée est permise. La Société évalue l'incidence de ces modifications.

3 | JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

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

La Société évalue au besoin s'il y a eu perte de valeur en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable, qui correspond au montant le plus élevé entre sa juste valeur diminuée des coûts de cession et sa valeur d'utilité. La juste valeur diminuée des coûts de cession peut être calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés, qui exige que la direction fasse un certain nombre d'hypothèses importantes liées aux intervenants du marché, notamment au sujet des projections de flux de trésorerie, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs. Se reporter à la note 7.

Avantages futurs du personnel

Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite de la Société sont déterminés au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses et des estimations, notamment celles ayant trait aux taux d'actualisation et aux taux de mortalité. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante. Se reporter à la note 10 pour un complément d'information.

Programme de fidélité Aéroplan

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

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés. Les désistements sont évalués par la direction en fonction des modalités du programme et des modèles historiques d'accumulation et d'échange, ajustés pour tenir compte des modifications de toute modalité ou de tout autre fait qui pourrait avoir une incidence sur les échanges futurs. La direction utilise des modèles statistiques et des simulations pour estimer les désistements. Une modification des hypothèses relatives au nombre de points qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les produits des activités ordinaires de l'exercice au cours duquel la modification survient. Étant donné l'incidence particulière de la pandémie de COVID-19 sur la demande de voyages et les habitudes de dépenses des consommateurs, et compte tenu du lancement du programme Aéroplan transformé en 2020 et des avantages et accommodements spéciaux offerts aux membres Aéroplan en réponse à la pandémie de COVID-19, l'estimation des désistements demeure inchangée en 2022 et elle repose sur une mise à jour qualitative de l'évaluation antérieure. De plus, l'estimation est fondée sur les attentes à long terme de la direction quant aux désistements sur la durée du programme.

Au 31 décembre 2022, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s'établissait à 3 409 M\$. À titre d'exemple, une variation hypothétique de 1 % du nombre de points en circulation qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 34 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

Désistements

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

Période d'amortissement des actifs non courants

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

Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réellement engagé à la fin de la location et le montant de la provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la

période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est comptabilisée comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation. Se reporter à la note 11 a) pour un complément d'information.

4 | COÛTS DE RESTRUCTURATION ET DE TRANSACTION

La ventilation des coûts de restructuration et de transaction comptabilisés dans les charges d'exploitation est la suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2022	2021
Provisions pour réduction de l'effectif	- \$	161 \$
Autres	-	14
Coûts de restructuration et de transaction	- \$	175 \$

Provisions pour réduction de l'effectif

En raison de la pandémie de COVID-19 et dans le but de réduire le nombre d'employés en mise à pied technique, Air Canada a proposé des programmes d'incitation à la retraite anticipée à son personnel syndiqué. Ces programmes prévoient des bonifications des prestations reçues en vertu du régime de retraite à prestations déterminées pour les employés admissibles et n'ont donc pas d'incidence sur la situation de trésorerie de la Société. Des indemnités de cessation d'emploi et une perte au titre des mesures de réduction de l'effectif de 161 M\$ ont été comptabilisées pour l'exercice clos le 31 décembre 2021.

Autres

Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat

En avril 2021, Air Canada a annoncé que la convention d'arrangement prévoyant l'acquisition par Air Canada de Transat A.T. Inc. (« Transat ») a été résiliée, contre l'acquittement par Air Canada à Transat de frais de résiliation de 12,5 M\$.

Modifications des contrats d'achat de capacité

En mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier le contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz aux termes duquel Jazz exploite les vols régionaux sous la marque Air Canada Express. Dans le cadre du contrat modifié, Air Canada a transféré à Jazz l'exploitation de sa flotte d'appareils E175 d'Embraer, jusque-là assurée par Sky Regional, et Jazz est ainsi devenue l'unique exploitant des vols Air Canada Express. Le contrat d'achat de capacité conclu avec Sky Regional a été résilié. La Société a comptabilisé une charge nette de 2 M\$ pour refléter les modifications apportées au contrat d'achat de capacité et au regroupement des vols régionaux.

5 | PLACEMENTS, DÉPÔTS ET AUTRES ACTIFS

(en millions de dollars canadiens)

		2022	2021
Placements à long terme		823 \$	601 \$
Participation dans Chorus a)		51	52
Liquidités soumises à restrictions	note 2P	79	75
Dépôts liés aux appareils		47	57
Paievements anticipés en vertu de contrats de maintenance		53	52
Autres placements		13	-
Autres dépôts		7	14
Contrats à terme sur actions		-	7
		1 073 \$	858 \$

a) Représente la participation d’Air Canada de 15 561 600 actions à droit de vote de catégorie B au capital de Chorus.

6 | IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2022			31 décembre 2021		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	14 777 \$	6 152 \$	8 625 \$	13 704 \$	5 610 \$	8 094 \$
Immeubles et améliorations locatives	1 091	646	445	1 050	599	451
Équipement de services au sol et autres équipements	664	491	173	656	472	184
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	470	-	470	549	-	549
Immobilisations corporelles détenues	17 002 \$	7 289 \$	9 713 \$	15 959 \$	6 681 \$	9 278 \$
Appareils d'Air Canada	4 042 \$	2 750 \$	1 292 \$	4 083 \$	2 599 \$	1 484 \$
Appareils du transporteur régional	1 982	1 394	588	1 924	1 254	670
Terrains et immeubles	578	221	357	508	200	308
Actifs au titre de droits d'utilisation	6 602 \$	4 365 \$	2 237 \$	6 515 \$	4 053 \$	2 462 \$
Immobilisations corporelles	23 604 \$	11 654 \$	11 950 \$	22 474 \$	10 734 \$	11 740 \$

Cinq appareils A220 d'Airbus, neuf appareils 737 MAX-8 de Boeing et deux avions-cargos 767 de Boeing ont été ajoutés aux appareils détenus en 2022.

En raison des réductions de capacité découlant de la pandémie de COVID-19 en 2020, la Société a devancé le retrait de certains appareils plus anciens de son parc aérien. En 2021, une charge de 46 M\$, déduction faite de reprises de pertes de valeur de 8 M\$, a été comptabilisée pour rendre compte de la révision à la baisse des estimations concernant le produit de la cession attendu d'appareils et d'équipement de vol détenus par la Société. Cette charge a été contrebalancée en partie par des coûts inférieurs aux prévisions engagés pour remplir les conditions de restitution prévues aux contrats de location. Une perte de valeur de 4 M\$ a été comptabilisée en 2022 relativement à la restitution d'appareils loués.

Sont aussi inclus dans le matériel volant et l'équipement de vol 15 appareils et 13 moteurs de rechange (15 appareils et 15 moteurs de rechange en 2021) loués à Jazz d'un coût de 425 M\$ (400 M\$ en 2021), moins l'amortissement cumulé de 215 M\$ (198 M\$ en 2021) pour une valeur comptable nette de 210 M\$ (202 M\$ en 2021). La dotation aux amortissements relative à ces matériel volant et équipement de vol pour 2022 s'est établie à 29 M\$ (26 M\$ en 2021).

En 2021, la Société a procédé à la cession-bail de deux appareils 767 de Boeing pour un produit total de 11 M\$.

Certaines immobilisations corporelles ont été affectées en garantie comme il est plus amplement décrit à la note 9 sous la rubrique des instruments d'emprunt pertinents.

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2022	Acquisitions	Reclassements	Cessions	Amortissement	31 décembre 2022
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	8 094 \$	954 \$	464 \$	(18) \$	(869) \$	8 625 \$
Immeubles et améliorations locatives	451	3	39	-	(48)	445
Équipement de services au sol et autres équipements	184	26	2	-	(39)	173
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	549	426	(505)	-	-	470
Immobilisations corporelles détenues	9 278 \$	1 409 \$	- \$	(18) \$	(956) \$	9 713 \$
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	1 484 \$	181 \$	- \$	(2) \$	(371) \$	1 292 \$
Appareils du transporteur régional	670	72	-	-	(154)	588
Terrains et immeubles	308	75	-	-	(26)	357
Actifs au titre de droits d'utilisation	2 462 \$	328 \$	- \$	(2) \$	(551) \$	2 237 \$
Immobilisations corporelles	11 740 \$	1 737 \$	- \$	(20) \$	(1 507) \$	11 950 \$

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2021	Acquisitions	Reclassements	Cessions	Amortissement	31 décembre 2021
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	7 832 \$	767 \$	411 \$	(48) \$	(868) \$	8 094 \$
Immeubles et améliorations locatives	480	-	22	-	(51)	451
Équipement de services au sol et autres équipements	226	7	-	-	(49)	184
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	754	228	(433)	-	-	549
Immobilisations corporelles détenues	9 292 \$	1 002 \$	- \$	(48) \$	(968) \$	9 278 \$
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	1 679 \$	190 \$	- \$	(10) \$	(375) \$	1 484 \$
Appareils du transporteur régional	833	36	-	(24)	(175)	670
Terrains et immeubles	333	1	-	-	(26)	308
Actifs au titre de droits d'utilisation	2 845 \$	227 \$	- \$	(34) \$	(576) \$	2 462 \$
Immobilisations corporelles	12 137 \$	1 229 \$	- \$	(82) \$	(1 544) \$	11 740 \$

Le tableau qui suit présente la ventilation de la dotation aux amortissements comptabilisée dans le compte consolidé de résultat.

(en millions de dollars canadiens)	2022	2021
Matériel volant et équipement de vol	869 \$	822 \$
Immeubles et améliorations locatives	48	51
Équipement de services au sol et autres équipements	39	49
Immobilisations corporelles détenues	956	922
Appareils d'Air Canada	371	375
Appareils des transporteurs régionaux	154	175
Terrains et immeubles	26	26
Actifs au titre de droits d'utilisation	551	576
Immobilisations corporelles	1 507	1 498
Stocks de rechanges et fournitures	8	14
Immobilisations incorporelles	125	104
Dotation aux amortissements	1 640 \$	1 616 \$

7 | IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	Droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux	Immobilisa- tions incorporelles découlant de contrats	Appellations commerciales	Immobilisa- tions d'ordre technologique (développées en interne)	Total
(en millions de dollars canadiens)					
Exercice clos le 31 décembre 2021					
Au 1 ^{er} janvier 2021	97 \$	187 \$	178 \$	672 \$	1 134 \$
Acquisitions	-	-	-	50	50
Amortissement	-	(20)	-	(84)	(104)
Au 31 décembre 2021	97 \$	167 \$	178 \$	638 \$	1 080 \$
Au 31 décembre 2021					
Coût	97 \$	225 \$	178 \$	1 021 \$	1 521 \$
Amortissement cumulé	-	(58)	-	(383)	(441)
	97 \$	167 \$	178 \$	638 \$	1 080 \$
Exercice clos le 31 décembre 2022					
Au 1 ^{er} janvier 2022	97 \$	167 \$	178 \$	638 \$	1 080 \$
Acquisitions	-	-	-	99	99
Amortissement	-	(19)	-	(106)	(125)
Au 31 décembre 2022	97 \$	148 \$	178 \$	631 \$	1 054 \$
Au 31 décembre 2022					
Coût	97 \$	225 \$	178 \$	1 106 \$	1 606 \$
Amortissement cumulé	-	(77)	-	(475)	(552)
	97 \$	148 \$	178 \$	631 \$	1 054 \$

En 2022, des actifs liés à la technologie dont le coût et l'amortissement cumulé atteignaient 14 M\$ (80 M\$ en 2021) ont été mis hors service.

Des droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux sont affectés en garantie de billets et autres emprunts garantis de premier rang comme le décrit la note 9.

Évaluation de la perte de valeur

La valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie excédant leurs valeurs comptables respectives d'un montant total d'environ 13 G\$, le résultat du plus récent calcul de l'exercice 2021 a été reporté en avant et utilisé dans le test de dépréciation de l'exercice à l'étude. La direction a pris en considération les changements raisonnablement possibles des hypothèses principales au moyen de plusieurs scénarios de modélisation et analyses de sensibilité et a déterminé que de tels changements ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable de chaque UGT devienne inférieure à sa valeur comptable. La direction a également mis à jour l'évaluation de la dépréciation en fonction des plus récentes projections du plan d'affaires annuel, ce qui n'a pas eu d'incidence sur cette conclusion.

L'évaluation de la valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie de la Société comparativement à leur valeur comptable a été effectuée à partir des projections de flux de trésorerie préparées en 2021 en tenant compte de la pandémie de COVID-19. Cette évaluation a été effectuée en parallèle au test de dépréciation annuel auquel sont soumises toutes les immobilisations incorporelles qui ont une durée de vie indéfinie. L'affectation des immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie aux unités génératrices de trésorerie se chiffre à 165 M\$ pour la flotte de gros-porteurs et à 110 M\$ pour la flotte d'appareils monocouloirs. La valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie a été évaluée à partir de la juste valeur diminuée des coûts de cession au moyen d'un modèle de flux de trésorerie actualisés. Le modèle de flux de trésorerie actualisés représente une évaluation de la juste valeur de niveau 3 dans la hiérarchie des justes valeurs de la norme IFRS 13. Les flux de trésorerie correspondent aux estimations les plus plausibles de la direction étant donné les conditions actuelles et prévues du marché sur une période de cinq ans.

Les principales hypothèses ayant servi aux calculs de la juste valeur diminuée des coûts de cession pour l'exercice 2021 sont présentées ci-dessous.

Principales hypothèses	2021	Méthode utilisée pour déterminer les valeurs
Taux d'actualisation moyen	9,25 %	Repose sur des hypothèses liées aux intervenants du marché concernant le coût moyen pondéré du capital de la Société, ajusté pour tenir compte des impôts et des risques particuliers applicables à chaque unité génératrice de trésorerie évaluée. Les données prises en compte dans les différents scénarios s'échelonnaient entre 9,5 % et 11 % pour l'UGT constituée des gros-porteurs, et entre 7,5 % et 9 % pour l'UGT constituée des appareils monocouloirs.
Taux de croissance à long terme	2,5 %	Les projections des flux de trésorerie au-delà de la période de cinq ans prévoient une augmentation de 2,5 % qui correspond à l'hypothèse de croissance à long terme du secteur du transport aérien compte tenu de divers facteurs, comme les projets de la Société concernant son parc aérien et les hypothèses relatives à la croissance du secteur.
Fourchette de prix du baril de carburant d'aviation	de 92 \$ US à 97 \$ US	Les prix du carburant d'aviation sont présumés suivre la reprise des marchés mondiaux et correspondent à la meilleure estimation de la fourchette des conditions futures du marché établie par la direction. Les nouvelles questions liées aux enjeux climatiques, comme la modification de la réglementation, peuvent avoir une incidence sur cette hypothèse au cours des années à venir.

8 | GOODWILL

Le goodwill est soumis à un test de dépréciation au moins une fois l'an. Le test de dépréciation du goodwill est effectué par application du modèle de la juste valeur diminuée des coûts de cession au niveau du secteur d'exploitation. Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation, et ce secteur représente le niveau le plus bas auquel le goodwill est suivi pour les besoins de gestion interne.

Pour évaluer s'il y a eu dépréciation du goodwill, la Société compare la valeur recouvrable totale de l'entité au complet, qui correspond à la somme de sa capitalisation boursière inscrite à la cote et de la juste valeur de sa dette, à la valeur comptable de son actif net, déduction faite de la dette à long terme. Si la valeur comptable excède la valeur recouvrable, une perte de valeur est comptabilisée. Aucune perte de valeur n'a été comptabilisée eu égard à la valeur du goodwill depuis son acquisition.

Les tests de dépréciation effectués aux 31 décembre 2022 et 2021 n'ont donné lieu à la comptabilisation d'aucune perte de valeur. Des changements raisonnablement possibles des hypothèses principales ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable du goodwill devienne inférieure à sa valeur comptable.

9 | DETTE À LONG TERME ET OBLIGATIONS LOCATIVES

	Échéance finale	Taux d'intérêt moyen pondéré (%)	31 décembre 2022 (en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2021 (en millions de dollars canadiens)
Financement d'appareils a)				
Financement en dollars US à taux fixe	2023 – 2030	4,92	3 408 \$	3 471 \$
Financement en dollars US à taux variable	2026 – 2027	6,42	399	427
Financement en dollars CA à taux fixe	2026 – 2030	3,78	182	206
Financement en dollars CA à taux variable	2026 – 2033	6,61	1 240	1 169
Financement en yens à taux fixe	2027	1,84	121	129
Financement en yens à taux variable			-	2
Billets convertibles b)	2025	4,00	313	723
Facilité de crédit en dollars CA c)	2028	1,21	1 054	1 018
Billets garantis de premier rang en dollars CA d)	2029	4,63	2 000	2 000
Billets garantis de premier rang – en dollars US d)	2026	3,88	1 626	1 516
Facilité de crédit sur billets garantis de premier rang – en dollars US d)	2028	8,13	3 102	2 907
Dettes à long terme		5,33	13 445	13 568
Obligations locatives				
Appareils d'Air Canada	2023 – 2031	5,02	1 667	1 792
Appareils du transporteur régional	2023 – 2035	5,93	917	981
Terrains et immeubles	2023 – 2078	5,37	454	406
Obligations locatives e)		5,35	3 038	3 179
Dettes totales et obligations locatives		5,34	16 483	16 747
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et des escomptes			(177)	(224)
Partie courante – dette à long terme			(713)	(511)
Partie courante – appareils d'Air Canada			(337)	(310)
Partie courante – appareils du transporteur régional			(187)	(166)
Partie courante – terrains et immeubles			(26)	(25)
Dettes à long terme et obligations locatives			15 043 \$	15 511 \$

a) Le financement des appareils (2 809 M\$ US, 1 412 M\$ CA et 11 748 M¥ JPY) (3 085 M\$ US, 1 375 M\$ CA et 11 884 M¥ JPY en 2021) est garanti principalement par certains appareils ayant une valeur comptable de 5 745 M\$ (6 025 M\$ en 2021). Pour la majeure partie du financement, le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance et peuvent être remboursés en tout temps, moyennant paiement des frais applicables. Le financement de 91 M\$ US et de 155 M\$ CA provient d'une garantie d'emprunt fournie par l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM »).

En mai 2021, un montant de 84 M\$ US (101 M\$) au titre des billets garantis par le nantissement du matériel, série 2013-1B, a été refinancé, à la date d'échéance initiale des billets, à un taux d'intérêt de 4,75 % par année; la distribution finale est prévue en mai 2025.

En mars 2021, Air Canada a conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 475 M\$ US pour financer l'achat de 15 appareils A220 d'Airbus livrables en 2021 et 2022. Au 31 décembre 2022, Air Canada a prélevé 494 M\$ et les sommes disponibles en vertu de la facilité permettent le financement de deux autres A220. L'échéance définitive des emprunts pour chaque appareil est 10 ans après la date de livraison de l'appareil en question. Les taux d'intérêt, qui peuvent être fixes ou variables, sont fixés à la date du prélèvement de chaque emprunt. Les taux d'intérêt variables correspondent généralement au CDOR majoré d'une marge de 2,28 %. Les taux d'intérêt fixes correspondent au taux de conversion de la dette à taux variable du CDOR majoré d'une marge de 2,28 % en dette à taux fixe majoré d'une marge de 2,49 %.

b) En juin 2020, Air Canada a conclu un placement de billets non garantis convertibles (les « billets convertibles ») de 748 M\$ US (1 011 M\$), qui lui a rapporté un produit net de 986 M\$. Les billets convertibles portent intérêt au taux annuel de 4,0 % payable semestriellement à terme échu et arriveront à échéance le 1^{er} juillet 2025, à moins d'être rachetés, remboursés ou convertis.

plus tôt. Les billets convertibles peuvent être convertis, au gré de la Société, en trésorerie ou en actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou en actions à droit de vote de catégorie B de la Société ou en une combinaison de trésorerie et d'actions. Les billets convertibles sont convertibles avant la fermeture des bureaux le jour ouvrable précédant immédiatement le 1^{er} mars 2025 seulement dans les circonstances et sous réserve de la satisfaction des conditions de conversion énoncées dans l'acte de fiducie des billets convertibles, et à tout moment à partir du 1^{er} mars 2025 jusqu'à la fermeture des bureaux le deuxième jour de bourse prévu précédant immédiatement le 1^{er} juillet 2025, date d'échéance des billets, sans égard aux conditions précédentes, dans tous les cas au gré des détenteurs de billets. Une tranche de capital de 1 000 \$ US de billets convertibles donnera droit à 65,1337 actions, ce qui correspond à un prix de conversion d'environ 15,35 \$ US l'action, sous réserve d'un ajustement découlant de certains événements et conformément à l'acte de fiducie.

Le choix de la Société d'octroyer de la trésorerie ou une combinaison de trésorerie et d'actions à la date de conversion au lieu d'actions (selon les valeurs de conversion quotidiennes affichées pendant 40 jours de bourse consécutifs) donne lieu à un passif financier dérivé intégré évalué séparément à la juste valeur par le biais du résultat net. La valeur comptable des billets sous-jacents est portée à leur valeur nominale selon la méthode du taux d'intérêt effectif, ce qui se traduit par un taux d'intérêt effectif de 10,76 %. La juste valeur du dérivé intégré à la première comptabilisation était de 320 M\$ et elle est comptabilisée dans les autres passifs à long terme. Au 31 décembre 2022, la juste valeur correspondait à 120 M\$ (579 M\$ en 2021) et la Société a comptabilisé un profit de 219 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 (perte de 45 M\$ pour l'exercice 2021). Se reporter à la note 17.

En septembre 2022, la Société a racheté un montant total en capital de 273 M\$ (207 M\$ US) de ses billets de premier rang convertibles en circulation pour un prix de rachat en espèces total de 329 M\$ (249 M\$ US), incluant les intérêts courus. La Société a enregistré un profit aux règlements de dettes de 17 M\$ relativement à ce rachat. En décembre 2022, la Société a racheté un montant total en capital supplémentaire de 362 M\$ (266 M\$ US) des billets de premier rang convertibles en circulation pour un prix de rachat en espèces total de 449 M\$ (330 M\$ US), incluant les intérêts courus. Au 31 décembre 2022, un montant total en capital de 372 M\$ (274 M\$ US) de billets convertibles demeurait en circulation. La Société a enregistré une perte aux règlements de dettes de 31 M\$ relativement à ce rachat.

c) La facilité de crédit non garantie consentie par le gouvernement du Canada pour financer le remboursement des billets non remboursables aux clients a un terme de sept ans, vient à échéance en avril 2028 et porte intérêt au taux annuel établi de 1,211 % et son solde est exigible à l'échéance. La valeur comptable de l'emprunt a été comptabilisée lorsque l'emprunt a été contracté à un taux

d'intérêt effectif de 4,90 %. La différence accroît la valeur comptable de l'emprunt sous-jacent à sa valeur nominale selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les instruments d'emprunt et de capitaux propres émis en vertu de l'entente de financement conclue avec le gouvernement du Canada ont été évalués à la juste valeur au moment de leur émission. La différence entre la juste valeur et le produit reçu a été inscrite à titre de subvention publique aux fins comptables. Le revenu différé provenant de la subvention et comptabilisé à la conclusion de l'entente, compte tenu des sommes prélevées sur la facilité affectée au remboursement de billets jusqu'au 31 décembre 2021, s'est chiffré à 138 M\$. Ce revenu différé rend compte des ajustements nets de la juste valeur de la facilité affectée au remboursement des billets, des actions émises et des bons de souscription acquis, et est amortie dans les Autres produits sur une base linéaire sur trois ans. La période d'amortissement est établie d'après l'approximation qu'a faite la Société du calendrier prévu des coûts que la subvention est censée compenser. En 2022, un revenu provenant de la subvention de 50 M\$ (26 M\$ en 2021) a été comptabilisé dans les autres produits. Les bons de souscription acquis (décrits à la note 13) ont depuis été rachetés et annulés et leur règlement a été finalisé en janvier 2022.

d) En février 2021, la Société a prolongé sa facilité de crédit renouvelable de 600 M\$ US de un an, soit jusqu'en avril 2024, à un taux d'intérêt majoré de 75 points de base, soit une marge de taux d'intérêt correspondant à 250 points de base en sus du TIOL. La Société avait aussi prolongé de un an sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$, soit jusqu'en décembre 2023, à un taux d'intérêt majoré de 25 points de base, soit une marge de taux d'intérêt correspondant à 275 points de base en sus des taux des acceptations bancaires. La Société a comptabilisé une perte de 19 M\$ relativement à la modification de la dette dans la foulée de cette opération. La facilité de crédit renouvelable de 600 M\$ US a été remboursée au moyen du refinancement d'août 2021 décrit ci-après et la facilité de crédit renouvelable en dollars canadiens a été remboursée en 2021.

En août 2021, Air Canada a procédé à la clôture d'un placement privé de 2,0 G\$ CA de billets garantis de premier rang à 4,625 % échéant en 2029 (les « billets en dollars canadiens ») et de 1,2 G\$ US de billets garantis de premier rang à 3,875 % échéant en 2026 (les « billets en dollars américains ») et, avec les billets en dollars canadiens, les « billets »). Air Canada a également procédé à la clôture de sa nouvelle facilité de crédit garantie de premier rang de 2,9 G\$ US composée d'un nouveau prêt à terme B échéant en 2028 de 2,3 G\$ US (le « prêt à terme ») et d'une nouvelle facilité de crédit renouvelable inutilisée de 600 M\$ US échéant en 2025 (la « facilité renouvelable ») et, avec le prêt à terme, les « facilités de crédit garanties de premier rang »). Air Canada a tiré un produit brut totalisant environ 7,1 G\$ de la vente des billets et des facilités de crédit garanties de premier rang. Air Canada a affecté le produit tiré de la vente

des billets en dollars canadiens ainsi que le produit du prêt à terme aux fins suivantes : i) le règlement de la totalité du capital de 200 M\$ exigible au titre des billets garantis de premier rang à 4,75 % échéant en 2023 de la Société et le remboursement de la totalité du capital de 840 M\$ exigible au titre de ses billets de deuxième rang à 9 % échéant en 2024, ii) le remboursement de la totalité de l'encours de la dette de 1 178 M\$ US de la Société aux termes de la convention de prêt datée du 6 octobre 2016, laquelle est composée d'une facilité de prêt à terme B syndiquée garantie en dollars américains et d'une facilité de crédit renouvelable syndiquée garantie en dollars américains et iii) le règlement des commissions et frais d'opération applicables. La Société a comptabilisé une perte de 110 M\$ au titre du règlement de la dette en rapport avec ces remboursements.

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

Outre le placement privé, en août 2021, la Société a remboursé la facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ puis l'a prorogée jusqu'en décembre 2024. En novembre 2022, cette facilité de crédit renouvelable en dollars canadiens a été prorogée jusqu'en décembre 2025.

Les deux facilités de crédit renouvelables demeurent inutilisées au 31 décembre 2022.

e) Les obligations locatives liées aux installations et au matériel volant totalisent 3 038 M\$ (415 M\$, 1 923 M\$ US et 10 M£ GBP) (3 179 M\$ [361 M\$, 2 195 M\$ US et 12 M£ GBP] en 2021). Les valeurs comptables du matériel volant et des installations visés par des contrats de location sont respectivement de 1 882 M\$ et de 355 M\$ (2 154 M\$ et 308 M\$ en 2021).

En 2022, la Société a payé en trésorerie des intérêts sur la dette à long terme et les obligations locatives de 761 M\$ (531 M\$ en 2021).

La Société a comptabilisé les charges d'intérêts suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	2022	2021
Intérêts sur la dette	748 \$	576 \$
Intérêts sur les obligations locatives		
Appareils d'Air Canada	85	90
Appareils du transporteur régional	56	62
Terrains et immeubles	20	21
Charges d'intérêts	909 \$	749 \$

Le compte consolidé de résultat contient les montants suivants liés à des contrats de location qui n'ont pas été comptabilisés comme des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives.

(en millions de dollars canadiens)	2022	2021
Contrats de location à court terme	17 \$	10 \$
Paiements de loyers variables non pris en compte dans les obligations locatives	39	27
Charge relative aux contrats de location (prise en compte dans les autres charges d'exploitation)	56 \$	37 \$

Les paiements au titre des obligations locatives ont donné lieu à des sorties de trésorerie totales de 673 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 (731 M\$ en 2021), dont 512 M\$ représentent des remboursements de capital (558 M\$ en 2021).

Analyse des échéances

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 31 décembre 2022 sur la dette à long terme et les obligations locatives s'établissent comme suit. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture du 31 décembre 2022 de 1,3554 \$ CA.

CAPITAL (en millions de dollars canadiens)	2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme ¹⁾	713 \$	525 \$	1 276 \$	2 548 \$	1 182 \$	7 479 \$	13 723 \$
Appareils d'Air Canada	337	323	308	255	207	237	1 667
Appareils du transporteur régional	187	153	138	51	41	347	917
Terrains et immeubles	26	25	25	25	25	328	454
Obligations locatives	550	501	471	331	273	912	3 038
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	1 263 \$	1 026 \$	1 747 \$	2 879 \$	1 455 \$	8 391 \$	16 761 \$

INTÉRÊTS (en millions de dollars canadiens)	2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme ¹⁾	711 \$	680 \$	643 \$	574 \$	472 \$	514 \$	3 594 \$
Appareils d'Air Canada	82	65	50	36	23	20	276
Appareils du transporteur régional	47	36	27	21	18	73	222
Terrains et immeubles	23	22	21	19	18	228	331
Obligations locatives	152	123	98	76	59	321	829
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	863 \$	803 \$	741 \$	650 \$	531 \$	835 \$	4 423 \$

1) Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles, soit 372 M\$ (274 M\$ US), n'est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu'à l'échéance en 2025. Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie est pris en compte et la valeur comptable est décrite à la note 9 c).

Dans le tableau ci-dessus, les obligations de remboursement du capital ne tiennent pas compte des escomptes et des frais de transaction de 177 M\$ qui sont portés en diminution de la dette à long terme et des obligations locatives dans l'état consolidé de la situation financière.

Flux de trésorerie provenant des activités de financement

Les informations sur la variation des passifs pour lesquels les flux de trésorerie ont été classés dans les activités de financement sont présentées dans les tableaux des flux de trésorerie ci-dessous.

	Flux de trésorerie				Variations sans effet sur la trésorerie			
	1 ^{er} janv. 2022	Emprunts	Rembour- sements	Commissions	Ajustements liés au change	Amortissement des frais de financement et autres ajustements	Nouvelles obligations locatives (contrats nouveaux et renouvelés)	31 déc. 2022
(en millions de dollars canadiens)								
Dette à long terme	13 568 \$	202 \$	(1 302) \$	- \$	645 \$	332 \$	- \$	13 445 \$
Appareils d'Air Canada	1 792	-	(313)	-	122	-	66	1 667
Appareils du transporteur régional	981	-	(172)	-	67	-	41	917
Terrains et immeubles	406	-	(27)	-	1	-	74	454
Obligations locatives	3 179	-	(512)	-	190	-	181	3 038
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et autres ajustements	(224)	-	-	(6)	-	53	-	(177)
Total des passifs liés aux activités de financement	16 523 \$	202 \$	(1 814) \$	(6) \$	835 \$	385 \$	181 \$	16 306 \$

	Flux de trésorerie				Variations sans effet sur la trésorerie			
	1 ^{er} janv. 2021	Emprunts	Rembour- sements	Commissions	Ajustements liés au change	Amortissement des frais de financement et autres ajustements	Nouvelles obligations locatives (contrats nouveaux et renouvelés)	31 déc. 2021
(en millions de dollars canadiens)								
Dette à long terme	9 561 \$	8 171 \$	(3 952) \$	- \$	(40) \$	(172) \$	- \$	13 568 \$
Appareils d'Air Canada	1 996	-	(366)	-	(16)	-	178	1 792
Appareils du transporteur régional	1 171	-	(167)	-	(9)	-	(14)	981
Terrains et immeubles	429	-	(25)	-	(1)	-	3	406
Obligations locatives	3 596	-	(558)	-	(26)	-	167	3 179
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et autres ajustements	(168)	-	-	(205)	-	149	-	(224)
Total des passifs liés aux activités de financement	12 989 \$	8 171 \$	(4 510) \$	(205) \$	(66) \$	(23) \$	167 \$	16 523 \$

10 | PASSIF AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

La Société propose plusieurs régimes de retraite à prestations et à cotisations déterminées ainsi que d'autres régimes d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi.

La Société est l'administratrice et la promotrice de huit régimes agréés au Canada dont les obligations relatives aux prestations déterminées sont enregistrées aux termes de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension du Canada* (les « régimes agréés canadiens »). Les volets « à prestations déterminées » des régimes agréés canadiens n'acceptent plus de participants, sauf en ce qui concerne les volets hybrides de trois régimes qui acceptent les nouveaux participants. La Société offre également un régime à ses salariés aux États-Unis, un régime à ses salariés au Royaume-Uni et un régime à ses salariés au Japon. Ces régimes sont des régimes à prestations déterminées étrangers s'appliquant aux salariés de ces pays. En outre, elle propose un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite, qui ne sont pas agréés. Les régimes de retraite à prestations déterminées assurent des prestations à leurs participants à leur départ à la retraite, à leur cessation d'emploi ou à leur décès, prestations qui sont fonction des états de service et de la moyenne des gains de ces participants en fin de carrière sur une période déterminée. Les prestations versées proviennent de fonds administrés en fiducie, mais pour un certain nombre de régimes non capitalisés, la Société s'acquitte de son obligation de paiement des prestations à l'échéance. Les actifs des régimes détenus en fiducie sont régis par des règlements. La gouvernance des régimes et la supervision de tous les aspects des régimes, y compris les décisions concernant les placements et les cotisations, incombent principalement à la Société. Le Comité des ressources humaines et de la rémunération, un comité du Conseil d'administration, aide à surveiller les régimes pour veiller à ce que le passif des régimes soit suffisamment capitalisé, que les actifs des régimes soient investis avec prudence, que les risques soient gérés à un niveau acceptable et que les prestations de retraite soient administrées convenablement et efficacement.

Les autres avantages du personnel sont des régimes d'assurance vie, d'assurance maladie complémentaire et d'assurance invalidité. Ces avantages comprennent à la fois des avantages postérieurs à l'emploi et des avantages complémentaires de retraite. Les avantages postérieurs à l'emploi ont trait à des prestations d'invalidité offertes aux employés admissibles en service actif, tandis que les avantages complémentaires de retraite comprennent les régimes de prévoyance maladie et d'assurance vie offerts aux employés retraités admissibles.

Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Au 1^{er} janvier 2022, l'excédent de solvabilité des régimes agréés canadiens totalisait 4,8 G\$. La prochaine évaluation, qui sera en date du 1^{er} janvier 2023, sera effectuée au premier semestre de 2023. Les régimes agréés canadiens de la Société affichant un excédent de solvabilité au 1^{er} janvier 2022, la Société n'était pas tenue de verser les cotisations au titre des services passés en 2022. De plus, conformément aux lois en vigueur et aux règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus dans l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite. Cela étant, et compte tenu des régimes à l'étranger et des régimes complémentaires, les cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite ont totalisé 70 M\$ pour 2022 (cotisation de l'employeur de 89 M\$ après déduction d'un montant excédentaire de 19 M\$ ayant servi à capitaliser la cotisation de l'employeur des volets cotisations déterminées de ces régimes). Les obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite devraient se chiffrer à 88 M\$ pour 2023.

Obligation au titre des prestations et actif des régimes

Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est la promotrice. Les montants inscrits à l'état de la situation financière sont les suivants :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel		Total	
(en millions de dollars canadiens)	2022	2021	2022	2021	2022	2021
ACTIFS NON COURANTS						
Actifs au titre des régimes de retraite	2 444 \$	3 571 \$	- \$	- \$	2 444 \$	3 571 \$
PASSIFS COURANTS						
Dettes fournisseurs et charges à payer	-	-	62	67	62	67
PASSIFS NON COURANTS						
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	825	1 192	945	1 396	1 770	2 588
Obligation (actif) au titre des prestations de retraite (montant net)	(1 619) \$	(2 379) \$	1 007 \$	1 463 \$	(612) \$	(916) \$

La partie à moins d'un an de l'obligation au titre des prestations de retraite (montant net) représente une estimation des autres avantages futurs du personnel à verser en 2023.

Le tableau ci-dessous présente l'information financière sur les modifications apportées aux régimes de retraite et aux autres régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi.

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
(en millions de dollars canadiens)	2022	2021	2022	2021
VARIATION DE L'OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS				
Obligation au titre des prestations à l'ouverture de l'exercice	22 051 \$	23 720 \$	1 463 \$	1 562 \$
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	242	262	41	53
Coûts des services passés	12	240	-	4
Règlements relatifs aux régimes	-	125	-	-
Coûts financiers	750	641	45	42
Cotisations salariales	71	60	-	-
Prestations versées	(1 045)	(1 071)	(50)	(42)
Paievements de règlement	-	(125)	-	-
Réévaluations :				
Perte (profit) technique	10	88	(136)	(19)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	(5)	(1)	-	(3)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	(5 149)	(1 875)	(368)	(133)
Perte (profit) de change	(10)	(13)	12	(1)
Total de l'obligation au titre des prestations	16 927	22 051	1 007	1 463
VARIATION DE L'ACTIF DES RÉGIMES				
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	26 666	25 887	-	-
Rendement de l'actif des régimes, déduction faite des soldes compris dans les frais financiers nets	(5 284)	1 149	-	-
Produits d'intérêts	923	710	-	-
Cotisations de l'employeur	70	79	50	42
Cotisations salariales	71	60	-	-
Prestations versées	(1 045)	(1 071)	(50)	(42)
Règlements	-	(125)	-	-
Frais d'administration versés à même l'actif des régimes	(9)	(9)	-	-
Profit (perte) de change	(14)	(14)	-	-
Total de l'actif des régimes	21 378	26 666	-	-
(Surplus) déficit à la clôture de l'exercice	(4 451)	(4 615)	1 007	1 463
Actifs plafonnés/passif supplémentaire découlant des exigences de financement minimal	2 832	2 236	-	-
Obligation (actif) au titre des prestations de retraite (montant net)	(1 619) \$	(2 379) \$	1 007 \$	1 463 \$

Le rendement réel de l'actif des régimes a correspondu à une perte de 4 361 M\$ (profit de 1 859 M\$ en 2021).

Modifications apportées aux régimes d'avantages du personnel

En 2021, Air Canada a été informée de la décision de l'arbitre déterminant le plafond des gains ouvrant droit à pension stipulé dans le régime de retraite à prestations déterminées des salariés des services techniques représentés par l'AIMTA. Cette décision s'est traduite par une augmentation du plafond des gains ouvrant droit à pension à compter de 2021, avec effet rétroactif à 2019 pour les employés qui avaient opté pour la rétroactivité. La Société a comptabilisé un coût non récurrent au titre des services passés pour les régimes de retraite de 82 M\$ en 2021 pour tenir compte de cette modification du régime. Cette modification n'a eu aucune incidence sur la situation de trésorerie de la Société puisqu'elle est financée à même l'excédent des régimes de retraite agréés de la Société au Canada.

Règlement lié à un régime d'avantages sociaux

Les actifs des régimes comprennent un contrat de rentes pour l'obligation au titre du régime à prestations de retraite déterminées du Royaume-Uni. En 2021, une perte au règlement de 125 M\$ a été comptabilisée : elle correspondait à la différence entre la prime versée à l'achat d'une rente pour assurer les passifs et l'obligation au titre des régimes de retraite à prestations déterminées connexe pour le régime de retraite à prestations déterminées des employés au Royaume-Uni.

Le déficit des régimes de retraite qui ne sont pas entièrement capitalisés est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	2022	2021
Régimes agréés canadiens	2 \$	8 \$
Régimes étrangers	57	62
Régimes complémentaires	766	1 122
	825 \$	1 192 \$

L'obligation au titre des prestations déterminées a une durée moyenne pondérée de 12,5 années (14,0 années en 2021).

Charges de retraite et autres avantages futurs du personnel

La Société a constaté la charge nette suivante au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et des autres avantages futurs du personnel :

(en millions de dollars canadiens)	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2022	2021	2022	2021
COMPTE CONSOLIDÉ DE RÉSULTAT				
Composantes du coût				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	242 \$	262 \$	41 \$	53 \$
Coût des services passés	12	82	-	(1)
Frais d'administration et autres frais	9	9	-	-
Pertes aux règlements	-	125	-	-
Pertes actuarielles (profits actuariels), change compris	-	-	(32)	(9)
Coût total comptabilisé dans les salaires et charges sociales	263 \$	478 \$	9 \$	43 \$
Coût total comptabilisé dans les coûts de restructuration et de transaction (note 4)	- \$	158 \$	- \$	5 \$
Intérêts nets liés aux régimes d'avantages du personnel	(70) \$	(34) \$	46 \$	42 \$
Coût total comptabilisé au compte de résultat	193 \$	602 \$	55 \$	90 \$
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL APRÈS CONSOLIDATION				
Réévaluations :				
Perte (profit) technique, compte tenu du change	14	89	(96)	(14)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	(5)	(1)	-	(3)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	(5 149)	(1 875)	(363)	(130)
Rendement de l'actif des régimes	5 138	(1 157)	-	-
Changement du plafond des actifs	492	1 360	-	-
Coût (produit) total comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	490 \$	(1 584) \$	(459) \$	(147) \$

Une comparaison de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel et de la charge comptabilisée dans le compte consolidé de résultat est présentée ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)

		2022	2021
Charge nette au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et des autres avantages futurs du personnel comptabilisée dans le compte consolidé de résultat			
Salaires et charges sociales		272 \$	521 \$
Coûts de restructuration et de transaction	note 4	-	163
Intérêts nets liés aux passifs des régimes d'avantages du personnel		(24)	8
		248 \$	692 \$
Capitalisation des régimes d'avantages du personnel par Air Canada			
Prestations de retraite		70 \$	79 \$
Autres avantages du personnel		50	42
		120 \$	121 \$
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes			
		128 \$	571 \$

Composition de l'actif des régimes de retraite à prestations déterminées

Régimes agréés canadiens

La composition de l'actif des régimes agréés canadiens et la répartition cible sont représentées ci-dessous.

	2022	2021	RÉPARTITION CIBLE
Obligations	64 %	60 %	65 %
Actions canadiennes	2 %	3 %	2 %
Actions étrangères	3 %	7 %	3 %
Placements non traditionnels	31 %	30 %	30 %
	100 %	100 %	100 %

Au 31 décembre 2022, environ 68 % des actifs des régimes agréés canadiens avaient un cours coté sur un marché actif. Les actifs n'ayant pas de cours coté sur un marché actif sont principalement des placements dans des entités fermées. La composition de l'actif présentée dans le tableau correspond à la ventilation des actifs des régimes entre chaque catégorie d'actifs.

L'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprend 17 646 765 (17 646 765 en 2021) actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés de la Société. La convention de fiducie prévoit que le produit d'une vente éventuelle des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. Étant donné la situation désormais excédentaire de la capitalisation des régimes agréés canadiens de la Société, les règles comptables interdisent la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l'actif des régimes. Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 342 M\$ au 31 décembre 2022 (373 M\$ en 2021), mais après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

En novembre 2021, Air Canada a annoncé que les syndicats canadiens représentant des groupes de ses employés et Pionniers d'Air Canada ont conclu une entente de principe visant à permettre certaines autres utilisations des produits des actions susmentionnées. Si toutes les conditions sont réunies, les actions de la fiducie seront graduellement vendues sur une période pouvant atteindre 15 ans. Le produit net de la vente servira au versement de sommes forfaitaires aux retraités canadiens ainsi qu'au financement d'indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ayant une certaine ancienneté et à des employés non syndiqués, exclusion faite de la haute direction. La conclusion de cette entente et la réalisation de ces ventes et versements sont soumises à une série de conditions, parmi lesquelles la production de documents définitifs et l'obtention de toutes les approbations réglementaires et autres approbations nécessaires qui n'ont pas encore été obtenues. Bien que l'objectif soit de satisfaire aux conditions, rien ne garantit que ces conditions ou d'autres seront remplies. Les états financiers ne rendent pas compte des conséquences de ces événements, qui ne surviendront que si les conditions sont remplies et les approbations nécessaires, obtenues.

En ce qui concerne les régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens, les placements sont effectués conformément à l'Énoncé des politiques et des procédures en matière de placement des caisses de retraite d'Air Canada. Comme le permet la politique en matière de placement, la composition réelle du portefeuille d'actifs peut à l'occasion présenter des écarts avec la répartition cible. En ce qui concerne le rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit supérieur d'au moins 1,0 % avant frais de placement en moyenne à long terme (10 ans) au rendement annualisé total qu'aurait pu produire une gestion passive du portefeuille de réplcation des passifs. Le portefeuille de réplcation des passifs renvoie à des indices repères en matière d'instruments à revenu fixe canadiens répandus (FTSE Canada), et ses caractéristiques correspondent étroitement à celles du passif des régimes.

Étant donné l'importance de la gestion du risque lié à l'excédent, Air Canada gère les régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens de manière à réduire le risque lié à l'excédent (défini comme la différence entre la valeur de l'actif et la valeur du passif des régimes de retraite), qui est considéré comme le risque clé à réduire et à surveiller. De plus, l'objectif de la stratégie de placement consiste à investir les actifs des régimes de façon prudente et diversifiée afin de réduire le risque de fluctuation des cours des catégories d'actifs et des placements individuels au sein de ces catégories et de combiner ces catégories d'actifs et ces placements individuels de façon à permettre une réduction du risque global.

Outre la répartition générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté ci-dessus, la gestion de chaque catégorie d'actifs investis au sein des caisses de retraite est assurée selon les principes suivants :

- les placements en actions doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs régions et secteurs d'activité industrielle ou économique. Des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre;
- les placements non traditionnels sont des placements dans des titres non négociés sur des marchés publics et dans des catégories d'actifs non traditionnelles. Ils peuvent comprendre, sans s'y limiter, des placements dans les secteurs immobilier, agricole et forestier, dans des titres de sociétés fermées ou de sociétés de capital-risque, dans des infrastructures, dans des obligations des marchés émergents, dans des obligations à rendement élevé et dans des contrats à terme sur marchandises. Les placements non traditionnels doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs catégories d'actifs, stratégies, secteurs d'activité et régions;

- les placements dans des obligations canadiennes sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « BBB ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, ou du gouvernement des États-Unis, dans lesquels la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à revenu fixe, les placements doivent être diversifiés par titre et par secteur.

Les dérivés sont permis pourvu qu'ils soient utilisés pour gérer un risque en particulier (y compris le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes) ou pour créer des expositions à certains marchés et à certaines devises et pourvu que les contreparties aient au moins la note « A ». La Société gère le risque de taux d'intérêt lié aux passifs actuariels de ses régimes au moyen d'un ensemble d'instruments financiers, dont des obligations, des conventions de mise en pension et de prise en pension d'obligations, des contrats de gré à gré portant sur des obligations, des contrats à terme portant sur des obligations et des swaps de taux d'intérêt. Au 31 décembre 2022, environ 75 % des actifs des régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). La Société réduit le risque de crédit de contrepartie associé à ces instruments financiers au moyen des garanties données par les contreparties dans le cadre d'accords de garantie, ainsi qu'en surveillant les notes attribuées par les agences de notation aux contreparties et en s'assurant que la politique en matière de placements est respectée. La juste valeur de ces instruments dérivés est incluse dans celle des obligations dans le tableau présentant la composition de l'actif et elle ne constitue pas une composante importante de la juste valeur globale des obligations en portefeuille.

Les fiducies des régimes complémentaires sont constituées à hauteur de 50 % d'une combinaison de placements en actions indexées et de placements non traditionnels, conformément aux politiques en matière de placement qui les régissent. La tranche restante de 50 % est détenue par l'Agence du revenu du Canada à titre d'impôt remboursable, conformément à la législation fiscale. En raison des profits et des pertes latents sur les actifs placés, la valeur de marché des actions pourrait à l'occasion ne pas correspondre à cette répartition.

Risques

Du fait de ses régimes de retraite à prestations déterminées, la Société est exposée à un certain nombre de risques, dont les plus importants sont décrits ci-dessous.

Risque lié aux actifs

Le risque lié aux actifs est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du prix du marché. Le risque lié aux actifs comprend le risque de change, le risque de crédit et l'autre risque de prix. Le risque de change est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des devises. Ce risque est atténué grâce à la mise en œuvre de stratégies de couverture. Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. La Société atténue ce risque par l'obtention, auprès des contreparties, de garanties en vertu d'accords de garanties ainsi que par la surveillance de la solvabilité des émetteurs. L'autre risque de prix est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché (autres que celles découlant du risque de change), que ces variations soient causées par des facteurs propres à l'instrument en cause ou à son émetteur, ou par des facteurs affectant tous les instruments financiers similaires négociés sur le marché. Ce risque est atténué par une diversification appropriée des actifs des régimes.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. La diminution des taux de rendement des obligations de sociétés ou de gouvernements donne lieu à une augmentation des passifs des régimes, laquelle sera compensée en partie par une augmentation de la valeur des avoirs en obligations du régime. Au 31 décembre 2022, environ 75 % des actifs des régimes de retraite à prestations déterminées canadiens d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Risque de capitalisation

Des variations défavorables de la valeur des actifs du régime ou des taux d'intérêt, et par conséquent du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les passifs, pourraient avoir une incidence importante sur les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite et sur les exigences de capitalisation futures.

Espérance de vie

La majorité des obligations des régimes visent à fournir des avantages aux participants leur vie durant. Une augmentation de l'espérance de vie donnera donc lieu à une augmentation des passifs des régimes.

Hypothèses

La direction est tenue de faire des estimations à propos des hypothèses actuarielles et financières afin de déterminer le coût et le passif connexe des avantages futurs du personnel de la Société.

Taux d'actualisation

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

Augmentations salariales futures

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

Hypothèses concernant la mortalité

Les tables de mortalité et les échelles d'amélioration de la mortalité publiées par l'Institut canadien des actuaires (révision de 2014) ont été prises en compte lors du choix de l'estimation la plus plausible de l'hypothèse concernant la mortalité utilisée par la direction pour calculer l'obligation au titre des prestations de retraite constituées aux 31 décembre 2022 et 2021.

Les moyennes pondérées retenues comme hypothèses pour déterminer les obligations de la Société au titre des prestations constituées et leur coût sont les suivantes :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2022	2021	2022	2021
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer :				
Intérêt net sur l'obligation nette au titre des prestations déterminées pour l'exercice clos le 31 décembre	3,20 %	2,82 % ¹⁾	3,20 %	2,59 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	3,37 %	3,10 % ¹⁾	3,37 %	3,16 % ¹⁾
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	5,28 %	3,20 %	5,28 %	3,20 %
Taux d'augmentation future de la rémunération utilisé pour déterminer :				
Coût des prestations constituées et coût des services pour l'exercice clos le 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,75 %	2,50 %	sans objet	sans objet

¹⁾ Moyenne pondérée reflétant les réévaluations pour l'exercice attribuables aux éléments décrits à la note 4 et liés aux programmes de départ à la retraite anticipé.

Analyse de sensibilité

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

L'analyse de sensibilité des charges de retraite et du coût financier net relatifs au passif au titre des prestations de retraite pour 2022, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation des régimes, est présentée ci-après. L'incidence de la modification d'une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l'obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l'incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

(en millions de dollars canadiens)	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	Augmentation
Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation		
Charge de retraite	15 \$	(15) \$
Intérêts nets liés au passif au titre des prestations de retraite	10	(10)
	25 \$	(25) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite	536 \$	(520) \$

L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite résultant d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation porte sur le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et est présentée avant incidence des variations des actifs des régimes. Au 31 décembre 2022, environ 75 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Une augmentation de un an de l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 399 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie complémentaire. Pour 2022, un taux d'augmentation annuel de 4,75 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu comme hypothèses (taux de 5 % retenu comme hypothèse pour 2021). On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 4,5 % en 2023 et par la suite (l'hypothèse retenue en 2021 prévoyait une diminution progressive du taux pour s'établir à 4,5 % d'ici 2023). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 7 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts

financiers et de 56 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 6 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 58 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 32 M\$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation aurait fait baisser de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 30 M\$ l'obligation correspondante.

Régimes de retraite à cotisations déterminées

Certains membres de la direction, du personnel administratif et du personnel syndiqué de la Société participent à un régime de retraite à cotisations déterminées, à un volet cotisations déterminées d'un régime qui comprend également un volet prestations déterminées ou à un régime multi-employeurs qui sont comptabilisés à titre de régimes à cotisations déterminées. La Société verse une cotisation dont le montant est exprimé en pourcentage des cotisations salariales, pourcentage qui varie selon le groupe d'employés et, pour certains groupes, en fonction du nombre d'années de service. Comme le permettent les lois en vigueur et les règles applicables des régimes, l'excédent du volet prestations déterminées d'un régime peut servir à financer les cotisations de l'employeur au volet cotisations déterminées de ce régime. Un montant de 19 M\$ de l'excédent des volets prestations déterminées des régimes agréés canadiens a servi à financer les cotisations de l'employeur aux volets cotisations déterminées en 2022 (12 M\$ en 2021).

La charge au titre de ces régimes de retraite de la Société s'élève à 61 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 (35 M\$ en 2021). Déduction faite de l'excédent disponible du volet prestations déterminées pouvant être utilisé pour financer la cotisation de l'employeur d'un volet prestations déterminées du même régime de retraite, les cotisations de l'employeur prévues devraient totaliser 60 M\$ pour 2023.

11 | PROVISIONS POUR AUTRES PASSIFS

Le tableau qui suit présente un historique de toutes les provisions comptabilisées. Les provisions courantes sont comptabilisées dans les Dettes fournisseurs et charges à payer.

(en millions de dollars canadiens)	Maintenance ^{a)}	Mise hors service d'immobilisations ^{b)}	Litiges	Total des provisions
Au 31 décembre 2021				
Provision courante	139 \$	- \$	38 \$	177 \$
Provision non courante	1 032	35	-	1 067
	1 171 \$	35 \$	38 \$	1 244 \$
Provisions constituées au cours de l'exercice	151 \$	- \$	16 \$	167 \$
Montants utilisés	(72)	-	(5)	(77)
Modifications des coûts estimatifs	32	-	(8)	24
Charge de désactualisation	18	1	-	19
Perte de change	88	-	-	88
Au 31 décembre 2022	1 388 \$	36 \$	41 \$	1 465 \$
Provision courante	36 \$	- \$	41 \$	77 \$
Provision non courante	1 352	36	-	1 388
	1 388 \$	36 \$	41 \$	1 465 \$

- a) Les provisions liées à la maintenance sont constituées pour les coûts associés aux modalités contractuelles de restitution des appareils loués aux termes de contrats de location simple. La provision porte sur les contrats de location dont les baux viennent à échéance entre 2023 et 2035 et dont la durée à courir jusqu'à l'échéance est de quatre ans en moyenne. Les provisions liées à la maintenance prennent en compte les coûts actuels des activités de maintenance, les estimations d'inflation de ces coûts ainsi que les hypothèses relatives à l'utilisation du matériel volant connexe. Selon l'hypothèse où le coût global des modalités de restitution augmente de 5 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une augmentation de la provision de 70 M\$ au 31 décembre 2022 et une hausse des frais de maintenance de 9 M\$ environ en 2023. Les flux de trésorerie futurs attendus pour honorer l'obligation sont actualisés. Si les taux d'actualisation devaient augmenter de 1 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une diminution de la provision de 31 M\$ au 31 décembre 2022. Une variation équivalente mais en sens inverse du taux d'actualisation aurait une incidence similaire en sens inverse.
- b) Aux termes de certains baux fonciers (terrains et bâtiments), la Société a l'obligation, à l'échéance du bail, de remettre les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous les dommages causés à l'environnement dont elle est responsable. Les échéances des baux correspondants s'échelonnent de 2023 à 2078. Ces provisions sont fondées sur diverses hypothèses, notamment le coût global de désaffectation et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffectation et à la restauration. La provision non courante est comptabilisée dans les autres passifs non courants.

12 | IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans le compte consolidé de résultat est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2022	2021
(Charge) d'impôts sur le résultat exigibles	(47) \$	(16) \$
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat différés	(129)	395
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(176) \$	379 \$

Le recouvrement (la charge) d'impôts sur le résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois au résultat avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2022	2021
Perte avant impôts sur le résultat	(1 524) \$	(3 981) \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,46 %	26,47 %
Recouvrement d'impôts calculé aux taux d'imposition prescrits par la loi	403	1 054
Effets des éléments suivants :		
Part non imposable (non déductible) des profits (pertes) en capital	(80)	4
Actifs d'impôts sur le résultat différés non comptabilisés	(528)	(628)
Éléments non imposables (déductibles)	29	(45)
Autres	-	(6)
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(176) \$	379 \$

Le taux d'imposition applicable prescrit par la loi s'établit à 26,46 % (26,47 % en 2021). Le taux d'imposition applicable de la Société correspond au taux d'imposition canadien combiné applicable dans les territoires où la Société exerce des activités. Le recouvrement d'impôts sur le résultat inscrit au compte consolidé de résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application du taux d'imposition prescrit par la loi à la perte avant impôts sur le résultat inscrit au compte consolidé de résultat surtout parce que les actifs d'impôts sur le résultat différés n'ont pas tous été comptabilisés.

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans l'état consolidé du résultat global est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2022	2021
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel		
- recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat exigibles	8 \$	(41) \$
- recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat différés	138	(379)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	146 \$	(420) \$

Les impôts sur le résultat diffèrent du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois aux autres éléments du résultat global avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2022	2021
Autres éléments du résultat global, avant impôts sur les résultats	(32) \$	1 725 \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,46 %	26,47 %
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat aux taux d'imposition prescrits par la loi	9	(457)
Partie non déductible des pertes en capital	-	(1)
Comptabilisation d'actifs d'impôts sur le résultat différés	124	38
Autres	13	-
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	146 \$	(420) \$

Impôts sur le résultat différés

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable que la Société disposera de bénéfices imposables futurs permettant de réaliser l'actif en question. Pour porter une appréciation à cet égard, la Société considère les indications positives et négatives dont elle dispose et les hypothèses pertinentes, dont les résultats financiers passés et les prévisions relatives aux bénéfices imposables futurs, le contexte commercial global et les tendances et perspectives pour le secteur d'activité.

En raison de la pandémie de COVID-19, il existe un grand nombre d'indications négatives liées aux pertes subies durant l'exercice en cours et l'exercice précédent. Ces indications négatives l'emportant actuellement sur les indications positives historiques, les actifs nets d'impôts différés ne sont pas comptabilisés. Les déductions fiscales futures sous-jacentes à ces actifs d'impôts sur le résultat différés, de 2 123 M\$, demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable. Le recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancé par une charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée par le biais du compte de résultat. En conséquence, une charge d'impôts sur le résultat différés de 129 M\$ a été comptabilisée pour l'exercice (recouvrement d'impôts sur le résultat différés de 395 M\$ comptabilisé en 2021). Elle compense en partie le recouvrement d'impôts sur le résultat différés de 138 M\$ comptabilisé dans les autres éléments du résultat global (charge d'impôts sur le résultat différés de 379 M\$ comptabilisée en 2021).

Des actifs et des passifs d'impôts différés nets de 48 M\$ sont inscrits comme actif d'impôts différés non courant et des passifs d'impôts différés de 73 M\$ sont inscrits comme passif d'impôts différés non courant à l'état consolidé de la situation financière. Certaines immobilisations incorporelles ayant une valeur fiscale négligeable et une valeur comptable de 275 M\$ ont des durées indéfinies. De ce fait, le passif d'impôts différés correspondant de 73 M\$ (73 M\$ en 2021) ne devrait pas se résorber tant que les actifs n'auront pas été sortis du bilan, n'auront pas perdu de leur valeur ou ne seront pas devenus amortissables; il est par conséquent inclus dans le passif d'impôts différés non courant.

La ventilation des actifs et des passifs d'impôts sur le résultat différés importants est la suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2022	2021
ACTIFS D'IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT DIFFÉRÉS		
Pertes autres que des pertes en capital	1 693 \$	1 502 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	7	6
Obligations locatives	934	978
Provisions liées à la maintenance	-	215
	2 634	2 701
PASSIFS D'IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT DIFFÉRÉS		
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite	(423)	(593)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 103)	(2 030)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	(73)
Autres	(60)	(39)
	(2 659)	(2 735)
Passifs nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(25) \$	(34) \$
PRÉSENTATION À L'ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Actifs d'impôts sur le résultat différés	48	39
Passifs d'impôts sur le résultat différés	(73)	(73)
Passifs nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(25) \$	(34) \$

Les tableaux ci-dessous font état de la variation des composantes de soldes d'impôts sur le résultat différés.

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2022	Variation au compte de résultat pour 2022	Variation dans les autres éléments du résultat global pour 2022	31 décembre 2022
Pertes autres que des pertes en capital	1 502 \$	191 \$	- \$	1 693 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	6	1	-	7
Obligations locatives	978	(44)	-	934
Provisions liées à la maintenance	215	(215)	-	-
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite	(593)	32	138	(423)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 030)	(73)	-	(2 103)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	-	-	(73)
Autres passifs d'impôts différés	(39)	(21)	-	(60)
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(34) \$	(129) \$	138 \$	(25) \$

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2021	Variation au compte de résultat pour 2021	Variation dans les autres éléments du résultat global pour 2021	31 décembre 2021
Pertes autres que des pertes en capital	1 126 \$	376 \$	- \$	1 502 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	9	(3)	-	6
Obligations locatives	1 110	(132)	-	978
Provisions liées à la maintenance	215	-	-	215
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite	(353)	139	(379)	(593)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 023)	(7)	-	(2 030)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	-	-	(73)
Autres passifs d'impôts différés	(61)	22	-	(39)
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(50) \$	395 \$	(379) \$	(34) \$

Au 31 décembre 2022, la Société disposait de différences temporaires déductibles au titre de son exploitation et de son capital pour lesquelles aucun actif d'impôts différés n'a encore été comptabilisé, la possibilité d'utiliser cet avantage fiscal étant limitée aux bénéfices et aux gains en capital imposables futurs. Les pertes en capital nettes n'ont pas de date d'expiration.

Le tableau qui suit illustre les différences temporaires et les reports en avant de pertes fiscales pour lesquelles des actifs d'impôts différés n'ont pu être comptabilisés.

(en millions de dollars canadiens)	2022	2021
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital non comptabilisés	3 820 \$	2 956 \$
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – autres avantages futurs du personnel	1 009	1 472
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	307	286
Provision liée à la maintenance	1 388	358
Produits différés	933	1 161
Reports en avant de pertes en capital non comptabilisés, solde net	118	124
Pertes (profits) de change latents	309	(1)
Autres	-	1
Total des différences temporaires nettes non comptabilisées	7 884 \$	6 357 \$
Taux d'impôt différé établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,45 %	26,46 %
	2 085 \$	1 682 \$
Impôts recouvrables non comptabilisés	38	37
Total des actifs d'impôts différés nets non comptabilisés	2 123 \$	1 719 \$

Les échéances des pertes fiscales autres que des pertes en capital selon le régime fédéral sont les suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	Pertes fiscales
2030	16 \$
2031	6
2032	6
2033	1
2034	3
2036	3
2037	2
2038	2
2040	4 251
2041	4 249
2042	1 596
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital	10 135 \$

Les paiements d'impôts sur le résultat réalisés en trésorerie par la Société en 2022 se sont chiffrés à 67 M\$ (2 M\$ en 2021).

13 | CAPITAL-ACTIONS

	Nombre d'actions	Valeur (en millions de dollars canadiens)
Au 1^{er} janvier 2021	332 172 288	2 150 \$
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	1 507 355	21
Actions émises au règlement d'unités d'actions liées au rendement	4 272	-
Actions émises dans le cadre de l'appel public à l'épargne	2 587 000	60
Actions émises au gouvernement note 9	21 570 942	504
Au 31 décembre 2021	357 841 857	2 735 \$
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	350 535	6
Actions émises au règlement d'unités d'actions liées au rendement	169 866	2
Au 31 décembre 2022	358 362 258	2 743 \$

Le tableau ci-dessous présente les actions émises et en circulation d'Air Canada, ainsi que les actions pouvant être émises.

	2022	2021
ACTIONS ÉMISES ET EN CIRCULATION		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	72 431 001	82 897 507
Actions à droit de vote de catégorie B	285 931 257	274 944 350
Nombre total d'actions émises et en circulation	358 362 258	357 841 857
ACTIONS POUVANT ÊTRE ÉMISES		
Billets convertibles note 9	17 856 599	48 687 441
Bons de souscription	-	7 288 282
Options sur actions note 14	5 304 745	4 420 051
Nombre total d'actions en circulation et d'actions pouvant être émises	381 523 602	418 237 631

Actions

Au 31 décembre 2022, les actions pouvant être émises par Air Canada se composent d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et d'un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »). Les porteurs des actions des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote.

Seuls les non-Canadiens (au sens de la *Loi sur les transports au Canada*) peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable. Chaque action à droit de vote variable émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si l'action à droit de vote variable est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada*.

Seuls des Canadiens peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote. Une action à droit de vote émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote variable, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si cette action à droit de vote est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par une personne qui n'est pas un Canadien.

Les statuts d'Air Canada prévoient que les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, sauf si i) le nombre d'actions à droit de vote variable en circulation, exprimé en pourcentage du total des actions à droit de vote d'Air Canada en circulation, est supérieur à 49 %, ou si ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 49 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un des seuils ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement, de façon que : i) le pourcentage des voix rattachées à la catégorie des actions à droit de vote variable ne dépasse pas 49 % du total des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation et ii) le nombre total de voix exprimées par les détenteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom ne dépasse pas 49 % des voix pouvant être exprimées en assemblée. Par ailleurs, en cas de dépassement de l'une des limites applicables, les statuts d'Air Canada prévoient la réduction automatique des droits de vote rattachés aux actions à droit de vote variable de la manière suivante :

- *premièrement*, si nécessaire, les droits de vote d'un porteur non canadien (y compris un porteur non canadien autorisé à fournir un service aérien) détenant plus de 25 % des droits de vote seront réduits pour veiller à ce qu'il ne détienne jamais plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- *deuxièmement*, si nécessaire et après avoir effectué la première réduction susmentionnée, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien seront à nouveau proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent collectivement jamais plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- *troisièmement*, si nécessaire et après avoir effectué les deux premières réductions susmentionnées, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens en tant que catégorie seront proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent collectivement jamais plus de 49 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires.

Régime de droits des actionnaires

Conformément aux conditions de l'accord portant sur le régime de droits des actionnaires (le « régime de droits »), un droit (un « droit ») est accordé à l'égard de chaque action d'Air Canada émise et en circulation. Ces droits pourront être exercés uniquement lorsqu'une personne, de concert avec toute partie qui lui est liée, acquiert ou annonce son intention d'acquérir 20 % ou plus des actions en circulation d'Air Canada, prises ensemble, autrement qu'au moyen d'une « offre permise » aux termes du régime de droits ou, dans certains cas, sans l'autorisation du Conseil. Avant cela, les droits ne peuvent être séparés des actions, ils ne peuvent être exercés et aucun certificat de droits distincts n'est délivré. Pour être une « offre permise » aux termes du régime de droits, l'offre doit notamment : i) être présentée à l'ensemble des porteurs d'actions, ii) demeurer en vigueur pendant au moins 105 jours (ou tout délai minimal d'une durée moindre fixé conformément au Règlement 62-104 sur les offres publiques d'achat et de rachat [le « Règlement 62-104 »]), iii) prévoir que les actions ne peuvent faire l'objet d'une prise de livraison, sauf si plus de 50 % des actions alors en circulation, prises ensemble à l'exclusion de celles détenues par l'acquéreur (et par les personnes qui lui sont liées), ont été déposées sans que le dépôt ait été révoqué et iv) prévoir la prolongation de l'offre pendant au moins 10 jours si la condition relative au seuil de 50 % est remplie, afin de permettre aux autres actionnaires de déposer leurs actions.

Par suite d'un événement qui déclenche l'exercice des droits et sous réserve des conditions du régime de droits, chaque droit permettra à son porteur, autre que l'acquéreur et les personnes qui lui sont liées, d'exercer son droit et de souscrire des actions d'Air Canada d'une valeur de deux cents dollars en échange de cent dollars (c'est-à-dire à 50 % du cours alors en vigueur). Lorsqu'ils exercent leurs droits, les Canadiens

admissibles propriétaires effectifs des droits reçoivent des actions à droit de vote de catégorie B, et les porteurs de droits qui ne sont pas des Canadiens admissibles propriétaires effectifs reçoivent des actions à droit de vote variable de catégorie A.

Conformément à ses conditions, le régime de droits demeurera en vigueur jusqu'à la fermeture des bureaux à la date de l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada en 2023 et sera renouvelé conformément à ses conditions pour une période supplémentaire de trois ans (de 2023 à 2026), à condition que les actionnaires ratifient ce renouvellement au plus tard lors de l'assemblée annuelle des actionnaires qui se tiendra en 2023.

Placements d'actions et bons de souscription

En janvier 2021, les preneurs fermes d'un placement public par voie de prise ferme réalisé en décembre 2020 ont exercé en partie leur option de surallocation visant une tranche supplémentaire de 2 587 000 actions d'Air Canada pour un produit brut de 62 M\$. Après déduction des honoraires des preneurs fermes et des frais de placement, le produit net de l'exercice de cette option de surallocation s'est établi à 60 M\$.

Comme il est décrit à la note 9, en avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada (par l'intermédiaire de la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada) plusieurs accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres, visant notamment l'émission d'actions et de bons de souscription. Air Canada a émis 21 570 942 actions au gouvernement du Canada pour un produit net de 480 M\$. Air Canada a exercé son droit de rachat sur les bons de souscription dont les droits étaient acquis aux conditions des conventions régissant les bons et à la juste valeur de marché, et les a rachetés et annulés en janvier 2022 au prix de 82 M\$, soit l'équivalent de la valeur comptable des bons de souscription dont les droits étaient acquis au 31 décembre 2021. Le règlement a été effectué en janvier 2022.

Billets convertibles

Comme il est décrit à la note 9, en 2022, la Société a racheté et annulé un montant total en capital de 635 M\$ (473 M\$ US) de ses billets convertibles. Une tranche de capital de 1 000 \$ US donnera droit à 65,1337 actions, réduisant ainsi le nombre d'actions pouvant être émises.

14 | RÉMUNÉRATION FONDÉE SUR DES ACTIONS

Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Certains des employés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada (le « régime d'intéressement à long terme »). Ce régime prévoit l'attribution d'options sur actions, d'unités d'actions liées au rendement et d'unités d'actions de négociation restreinte à tous les cadres supérieurs et membres de la direction d'Air Canada. En ce qui concerne les options sur actions, 19 381 792 actions pouvaient initialement être émises aux termes du régime d'intéressement à long terme; de ce nombre, 5 374 445 demeurent disponibles aux fins d'émission future. Les unités d'actions liées au rendement et les unités d'actions de négociation restreinte en circulation ne donneront généralement pas lieu à l'émission de nouvelles actions puisqu'elles seront échangées contre des actions achetées sur le marché secondaire (et non émises à titre de nouvelles unités d'actions) ou contre des équivalents de trésorerie, au choix de la Société.

Options sur actions

Les options sur actions en vertu du régime d'intéressement à long terme ont une durée d'au plus dix ans et sont assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution des options. La moitié des options attribuées sont assorties de conditions temporelles et sont acquises sur quatre ans. L'acquisition des options restantes est tributaire de critères de rendement, qui sont fondés sur les objectifs de marge d'exploitation (bénéfice d'exploitation divisé par les produits d'exploitation) établis par le conseil d'Air Canada pour la même période. Chaque option confère au salarié le droit d'acheter une action au prix d'exercice fixé.

Le nombre d'options sur actions d'Air Canada attribuées à des employés, la charge de rémunération qui y est liée et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d'actions selon le modèle Black-Scholes d'évaluation des options se présentent comme suit :

	2022	2021
Charge de rémunération (en millions de dollars)	16 \$	12 \$
Nombre d'options sur actions attribuées à des salariés d'Air Canada	1 242 544	988 997
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	11,39 \$	11,56 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	14 \$	11 \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Cours de l'action	24,25 \$	25,36 \$
Taux d'intérêt sans risque	1,43 %-3,39 %	0,29 %-1,35 %
Volatilité attendue	55,64 %	55,04 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée prévue des options (en années)	5,25	5,25

La volatilité attendue a été déterminée au moment de l'attribution au moyen du cours de l'action sur une base historique. Elle repose sur l'hypothèse que la volatilité historique est un indicateur des tendances futures, qui ne correspondent pas forcément aux données réelles.

Le tableau suivant résume les opérations concernant les options d'achat d'actions du régime d'intéressement à long terme.

	2022		2021	
	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Au début de l'exercice	4 420 051	25,72 \$	5 903 174	22,06 \$
Options attribuées	1 242 544	24,25	988 997	25,36
Options exercées	(350 535)	10,47	(1 507 355)	9,97
Options échues	(306)	12,64	-	-
Options éteintes	(7 009)	23,80	(964 765)	27,56
Options en cours à la clôture de l'exercice	5 304 745	26,39 \$	4 420 051	25,72 \$
Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice	2 405 704	25,12 \$	2 384 587	22,43 \$

Pour les options exercées en 2022, le prix moyen pondéré des actions à la date d'exercice s'établit à 20,30 \$ (24,16 \$ en 2021).

Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Options en cours – 2022			Options pouvant être exercées – 2022	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
de 9,23 \$ à 9,61 \$	2023	154 825	1	9,37 \$	154 825	9,37 \$
de 12,83 \$ à 26,40 \$	2027	451 405	5	14,82	451 405	14,82
de 22,53 \$ à 27,75 \$	2028	851 506	6	26,53	846 843	26,52
de 33,11 \$ à 43,22 \$	2029	837 189	7	33,28	401 914	33,26
de 15,35 \$ à 32,42 \$	2030	1 183 930	8	30,80	461 819	30,78
de 23,80 \$ à 26,93 \$	2031	583 346	9	25,35	88 898	25,37
de 17,37 \$ à 24,61 \$	2032	1 242 544	10	24,25	-	-
		5 304 745		26,39 \$	2 405 704	25,12 \$

Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Options en cours – 2021			Options pouvant être exercées – 2021	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
12,64 \$	2022	126 316	1	12,64 \$	126 316	12,64 \$
de 9,23 \$ à 9,61 \$	2023	378 126	2	9,29	378 126	9,29
de 12,83 \$ à 26,40 \$	2027	452 629	6	14,81	442 629	14,55
de 22,53 \$ à 27,75 \$	2028	852 512	7	26,53	772 460	26,53
de 33,11 \$ à 43,22 \$	2029	837 189	8	33,28	325 391	33,24
de 15,35 \$ à 32,42 \$	2030	1 183 930	9	30,80	339 665	31,31
de 23,80 \$ à 26,93 \$	2031	589 349	10	25,34	-	-
		4 420 051		25,72 \$	2 384 587	22,43 \$

Unités d'actions liées au rendement et unités d'actions de négociation restreinte

Le régime d'intéressement à long terme prévoit aussi l'attribution d'unités d'actions liées au rendement (les « UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (les « UANR »). Les modalités d'acquisition des UAR reposent sur l'atteinte, par la Société, de sa cible relative au cumul des bénéfices annuels sur une période de trois ans. Quant aux UANR, elles sont acquises à la clôture des trois années qui suivent leur date d'attribution. Les UAR et les UANR attribuées sont généralement échangées contre des actions d'Air Canada achetées sur le marché secondaire ou contre des équivalents de trésorerie, au choix du Conseil d'administration.

La charge de rémunération ayant trait aux UAR et aux UANR a été de 16 M\$ en 2022 (12 M\$ en 2021).

Le tableau suivant résume les opérations concernant les unités d'actions du régime d'intéressement à long terme.

	2022	2021
À l'ouverture de l'exercice	2 197 983	2 374 006
Unités d'actions attribuées	1 316 113	1 106 028
Unités d'actions réglées	(595 284)	(646 964)
Unités d'actions éteintes	(26 887)	(635 087)
Unités d'actions en circulation à la clôture de l'exercice	2 891 925	2 197 983

Se reporter à la note 17 pour une description des instruments dérivés utilisés par la Société pour réduire les risques liés aux flux de trésorerie découlant des UAR et des UANR attribuées.

Régime d'actionnariat des employés

Les employés admissibles peuvent adhérer à un régime d'actionnariat. Ils peuvent y investir de 2 % à 10 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions sur le marché secondaire. Le 1^{er} mai 2020, la Société a suspendu le versement de cotisations en contrepartie des cotisations versées par les salariés, mais l'a rétabli le 1^{er} juin 2022. Pour les cotisations de 2022 versées entre le 1^{er} juin et le 31 décembre, Air Canada versera une cotisation équivalant à 33,33 % des cotisations versées par les employés. En 2022, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de 9 M\$ (néant en 2021) relativement au régime d'actionnariat des employés.

15 | PERTE PAR ACTION

Le tableau qui suit présente le calcul du bénéfice par action – résultat de base et dilué.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	2022	2021
NUMÉRATEUR :		
Perte nette	(1 700) \$	(3 602) \$
Effet de la conversion présumée des billets convertibles	(46)	143
Effet de la conversion présumée des bons de souscription	-	(27)
Retrancher l'effet antidilutif	46	(116)
Numérateur ajusté servant au calcul de la perte par action – résultat dilué	(1 700) \$	(3 602) \$
DÉNOMINATEUR :		
Nombre moyen pondéré d'actions	358	351
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	-	1
Bons de souscription	-	-
Billets convertibles	44	49
Retrancher l'effet antidilutif	(44)	(50)
Dénominateur ajusté servant au calcul de la perte par action – résultat dilué	358	351
Perte par action – résultat de base et dilué	(4,75) \$	(10,25) \$

Le calcul du résultat par action est effectué à partir de chiffres entiers et non de millions arrondis. Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.

N'entrent pas dans le calcul de la perte par action – résultat dilué pour 2022, les 4 341 000 options en cours (2 930 000 options en 2021) pour lesquelles les prix d'exercice étaient supérieurs au cours moyen des actions pour l'exercice.

Les éventuels titres dilutifs liés aux bons de souscription dont il est question à la note 13 ont été pris en compte uniquement pour la partie de l'exercice pendant lequel ils étaient en circulation; toutefois, ils ont tous été exclus du calcul de la perte par action – résultat dilué étant donné que leur prix d'exercice était supérieur au cours moyen des actions pour la période pendant laquelle ils étaient en circulation.

16 | ENGAGEMENTS

Engagements en capital et engagements au titre de contrats de location

Les engagements en capital comprennent les livraisons futures d'appareils faisant l'objet de commandes fermes et les engagements relatifs à l'acquisition d'autres immobilisations corporelles. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, qui comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, des intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2022. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture le 31 décembre 2022 de 1,3554 \$ CA. Les engagements minimaux futurs en vertu de ces contrats sont présentés ci-dessous.

Ils visent l'acquisition de 30 appareils A321XLR d'Airbus annoncée par Air Canada en 2022. Les livraisons devraient s'échelonner entre 2025 et 2028. Les acquisitions visent 20 appareils loués dans le cadre de contrats de location et 10 appareils devant être achetés dans le cadre d'un contrat conclu avec Airbus S.A.S. Les montants au titre des paiements de loyers périodiques des 20 contrats de location sont pris en compte dans les périodes indiquées.

En 2022, Air Canada a choisi d'aller de l'avant avec l'achat de 10 autres appareils A220 d'Airbus, outre les deux A220 d'Airbus ajoutés en 2021. La livraison des 12 appareils est prévue en 2024 pour les six premiers et en 2025 pour les six autres.

Ont été conclus en 2022, comme il est indiqué ci-dessous, l'achat de deux nouveaux avions-cargos 777 de Boeing qui devraient être livrés en 2024, ainsi que l'exercice d'options d'achat de 15 appareils Airbus A220 supplémentaires qui devraient être livrés en 2026.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite	Total
Engagements d'immobilisations	1 334 \$	1 048 \$	660 \$	1 193 \$	743 \$	2 811 \$	7 789 \$

En 2022, la Société a annoncé qu'elle avait conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. Comme la conception et des spécifications de l'avion sont encore en élaboration, le coût final ne peut pas être déterminé et n'est donc pas présenté dans le tableau ci-dessus, mais le contrat prévoit un prix plafond. Les appareils régionaux devraient entrer en service en 2028. Outre le contrat d'achat, Air Canada a conclu une entente prévoyant une participation de 7 M\$ (5 M\$ US) d'Air Canada dans Heart Aerospace.

La Société loue et sous-loue certains appareils et moteurs de rechange à son transporteur régional et les loyers sont refacturés à Air Canada par l'intermédiaire de son contrat d'achat de capacité avec Jazz. Ces montants nets sont présentés dans le compte consolidé de résultat. Les contrats de location et de sous-location portent sur 15 appareils CRJ-200 de Mitsubishi, 20 appareils CRJ-705/900 de Mitsubishi, 25 appareils E175 d'Embraer et 13 moteurs de rechange. Les revenus de location et de sous-location et les charges relatives à chacun de ces appareils et moteurs se chiffrent à 150 M\$ en 2022 (152 M\$ en 2021).

Autres obligations contractuelles

L'obligation de paiement minimal future non résiliable pour les 12 prochains mois en ce qui a trait au contrat d'achat de capacité est d'environ 1 236 M\$, ce qui comprend les coûts refacturés pour soutenir les engagements de vols minimaux.

17 | INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Récapitulatif des instruments financiers

(en millions de dollars canadiens)	Valeurs comptables					31 décembre 2021 Après retraitement – note 2P
	31 décembre 2022					
	Classement des instruments financiers					
	Juste valeur par le biais du résultat net	Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global	Actifs évalués au coût amorti	Passifs évalués au coût amorti	Total	
ACTIFS FINANCIERS						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 693 \$	- \$	- \$	- \$	2 693 \$	4 415 \$
Placements à court terme	5 295	-	-	-	5 295	4 554
Créances clients	-	-	1 037	-	1 037	691
Placements, dépôts et autres actifs						
Placements à long terme	823	-	-	-	823	601
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	-	51	-	-	51	52
Liquidités soumises à restrictions	79	-	-	-	79	75
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	-	54	-	54	71
Autres placements	6	7	-	-	13	-
Instruments dérivés						
Contrats à terme sur actions	6	-	-	-	6	13
Dérivés de change	52	-	-	-	52	5
	8 954 \$	58 \$	1 091 \$	- \$	10 103 \$	10 477 \$
PASSIFS FINANCIERS						
Dettes fournisseurs	- \$	- \$	- \$	2 314 \$	2 314 \$	2 051 \$
Dérivés de change	192	-	-	-	192	273
Dérivé intégré sur billets convertibles	120	-	-	-	120	579
Bons de souscription	-	-	-	-	-	82
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	1 263	1 263	1 012
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	15 043	15 043	15 511
	312 \$	- \$	- \$	18 620 \$	18 932 \$	19 508 \$

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

(en millions de dollars canadiens)		2022	2021
Dérivé intégré sur billets convertibles	note 9	219 \$	(45) \$
Placements à court terme		(86)	(36)
Bons de souscription	note 9	-	27
Contrats à terme sur actions		-	(1)
Profit (perte) sur les instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur		133 \$	(55) \$

Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, la Société a pour ligne de conduite de gérer le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés. La Société ne recourt à ces instruments qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. Toute variation des flux de trésorerie liés à des instruments dérivés est conçue pour être une couverture économique et compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

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

Risque de liquidité

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres. La Société contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d'au moins 12 mois après chaque période de présentation de l'information financière, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement. Au 31 décembre 2022, les liquidités totalisaient 9 824 M\$ et comprenaient un montant de 8 811 M\$ au titre de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme et à long terme, et un montant de 1 013 M\$ était disponible en vertu des facilités de crédit non utilisées.

Au 31 décembre 2022, le solde de trésorerie et d'équivalents de trésorerie comprend des placements dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins qui totalisent 464 M\$ (407 M\$ au 31 décembre 2021).

La note 9 présente une analyse des échéances des composantes en capital et en intérêts des obligations de remboursement de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location de la Société, et la note 16 présente quant à elle une analyse des engagements liés à l'exploitation fixes de la Société et de ses engagements en capital.

Risques de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché. Le risque de marché englobe les catégories de risque suivantes pour la Société : le risque lié au prix du carburant, le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque lié à la rémunération fondée sur des actions.

Risque lié au prix du carburant

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

Il n'y a eu aucune activité de couverture du carburant en 2022 ou en 2021.

Risque de change

Les résultats financiers de la Société sont présentés en dollars canadiens, alors qu'une grande partie de ses charges, ses dettes et ses engagements en capital sont libellés en devises, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les variations des cours des monnaies étrangères puissent avoir une incidence défavorable sur le résultat d'exploitation et les flux de trésorerie. En matière de gestion du risque de change, l'objectif de la Société 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 2022, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 3,8 G\$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 7,4 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 trésorerie nettes liées aux activités de financement se sont élevées à environ 2,4 G\$ US. Pour 2022, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 6,0 G\$ US.

La Société a établi sa couverture cible à 60 % sur une période continue de 18 mois en vue de gérer l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite ci-dessus à l'aide des stratégies de gestion du risque énoncées ci-après :

- la constitution de réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2022, les soldes de trésorerie ainsi que de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissaient à 693 M\$ (511 M\$ US) (1 403 M\$ [1 110 M\$ US] au 31 décembre 2021). 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 2022 a été comptabilisé un profit de 72 M\$ (profit de 10 M\$ en 2021) au poste « Profit (perte) de change » pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes détenus de trésorerie et de placements à court et à long terme en dollars américains;
- l'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d'échéance correspondante sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté aux paiements de matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2022 décrits plus amplement ci-après, environ 69 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2023 et environ 43 % sont couvertes pour 2024, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 60 % pour les 18 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d'exploitation conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d'atteindre une couverture de 60 %.

Au 31 décembre 2022, la Société avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2023 et 2024, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 5 798 M\$ (4 310 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,2986 \$ pour 1,00 \$ US (2 423 M\$ [1 925 M\$ US] en 2021 échéant en 2022 et 2023, à un taux moyen pondéré de 1,2742 \$ 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 (198 M€ EUR, 244 M£ GBP, 17 405 M¥ JPY, 355 M¥ CNH et 126 M\$ AUD) avec règlement en 2023 et 2024 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,0828 € EUR, 1,2467 £ GBP, 0,0082 ¥ JPY, 0,1419 ¥ CNH et 0,7072 \$ AUD pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2021 : 260 M€ EUR, 56 M£ GBP, 4 577 M¥ JPY, 31 M¥ CNH et 36 M\$ AUD avec règlement en 2022 et en 2023 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1704 € EUR, 1,4125 £ GBP, 0,0092 ¥ JPY, 0,1471 ¥ CNH et 0,7300 \$ AUD pour 1,00 \$ US).

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 2022 était de 140 M\$ avec position favorable aux contreparties (268 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2021). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2022, un profit de 174 M\$ a été constaté dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (perte de 114 M\$ en 2021). En 2022, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 46 M\$ avec position favorable à la Société (437 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2021).

Risque de taux d'intérêt

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

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

à court terme et à taux variable servent de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable en cours vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société 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 2022 était de 71 % à taux fixe et de 29 % à taux variable (73 % et 27 %, respectivement, au 31 décembre 2021).

Risque lié à la rémunération fondée sur des actions

La Société émet des UAR et des UANR à certains de ses salariés, selon la description donnée à la note 14. Chaque UAR et chaque UANR confèrent à leur détenteur le droit de recevoir une action, un montant en trésorerie équivalant à la valeur de marché d'une action ou une combinaison des deux, au choix du Conseil d'administration.

Pour tenir compte du risque lié au cours de l'action, la Société a conclu des contrats à terme sur actions pour couvrir les UAR et les UANR qui pourraient être acquises en 2023, si les critères d'acquisition, y compris les critères liés à l'atteinte des objectifs de rendement, sont réunis. Les dates des contrats à terme coïncident avec les modalités d'acquisition et les dates de règlement prévues de 325 000 UAR et UANR en 2023. Ces contrats n'ont pas été désignés comme instruments de couverture aux fins comptables. Les variations de la juste valeur de ces contrats sont, par conséquent, inscrites dans le profit (la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur de la période au cours de laquelle elles se produisent. En 2022, une perte de moins de 1 M\$ a été constatée (perte de 1 M\$ en 2021). Des contrats à terme sur actions ont été dénoués par règlement en trésorerie, ce qui a donné lieu à une juste valeur de 7 M\$, avec position favorable à la Société en 2022 (6 M\$ en 2021). Au 31 décembre 2022, la juste valeur des contrats à terme sur actions s'élève à 6 M\$, avec position favorable à la Société (13 M\$ avec position favorable à la Société en 2021). Les contrats, évalués à 6 M\$ et échéant en 2023, sont comptabilisés dans les charges payées d'avance et autres actifs courants.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Au 31 décembre 2022, la Société était exposée au risque de crédit lié principalement aux valeurs comptables de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des créances clients, des placements à long terme et des instruments dérivés. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme sont placés auprès de grands établissements financiers, de différents

ordres de gouvernement au Canada et de grandes sociétés. Les créances clients résultent généralement de la vente de billets à des personnes qui pour la plupart règlent l'achat par cartes de crédit reconnues auprès d'agents de voyages, de centres de voyages intra-entreprises ou d'autres sociétés aériennes dispersés géographiquement. Les créances clients liées aux produits fret sont par ailleurs associées aux comptes d'un grand nombre de clients dispersés géographiquement. Les créances clients liées à la vente de points Aéroplan sont principalement associées à de grands établissements financiers, et tout risque lié à ces clients est réduit par la nature et la taille relatives des activités exercées par ces partenaires. Des directives concernant les cotes de solvabilité sont utilisées pour déterminer les contreparties aux dérivés. Afin d'atténuer sa vulnérabilité au risque de crédit et d'évaluer la qualité du crédit de ses contreparties, la Société passe régulièrement en revue leurs cotes de solvabilité et établit des limites de crédit lorsqu'elle le juge nécessaire.

Analyse de sensibilité

Suit une analyse de sensibilité pour chaque type de risque de marché auquel la Société est exposée du fait des importants instruments financiers qu'elle a comptabilisés au 31 décembre 2022. L'analyse de sensibilité est fondée sur certaines variations du facteur de risque pertinent. Ces hypothèses ne sont pas nécessairement représentatives des variations réelles de ces risques et ne sauraient être considérées comme fiables. Étant donné la volatilité potentielle des marchés des capitaux et des marchandises, les variations réelles et les pourcentages de variation connexes pourraient être sensiblement différents de ceux qui sont présentés ci-après. Les variations de bénéfice ne peuvent généralement être extrapolées, la corrélation entre la modification de l'hypothèse et la variation du bénéfice pouvant ne pas être linéaire. Aux fins de présentation de l'information, chacun des risques est évalué indépendamment des autres risques. Cependant, dans les faits, des variations de l'un des facteurs peuvent donner lieu à des variations d'un ou de plusieurs autres facteurs, ce qui peut amplifier ou atténuer les sensibilités.

L'analyse de sensibilité liée aux contrats dérivés est fondée sur la variation de la juste valeur estimée qui s'applique au dérivé le 31 décembre 2022, compte tenu d'un certain nombre de variables, dont la durée résiduelle jusqu'à l'échéance. Cette analyse ne tient pas compte de la variation de la juste valeur qui s'appliquerait au dérivé si la modification du risque de marché s'appliquait à la date d'échéance du contrat dérivé.

(en millions de dollars canadiens)	Risque de taux d'intérêt		Risque de change ¹⁾		Autre risque de prix ^{2), 3)}	
	Bénéfice		Bénéfice		Bénéfice	
	Augmentation de 1 %	Diminution de 1 %	Augmentation de 5 %	Diminution de 5 %	Augmentation de 10 %	Diminution de 10 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie	27 \$	(27) \$	(10) \$	10 \$	- \$	- \$
Placements à court terme	53 \$	(53) \$	(24) \$	24 \$	- \$	- \$
Placements à long terme	8 \$	(8) \$	(1) \$	1 \$	- \$	- \$
Dépôts liés à des appareils	- \$	- \$	(2) \$	2 \$	- \$	- \$
Dettes à long terme et obligations locatives	(47) \$	47 \$	582 \$	(582) \$	- \$	- \$
Contrats à terme sur actions	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Dérivés de change	- \$	- \$	(7) \$	7 \$	- \$	- \$
Dérivé intégré sur billets convertibles	- \$	- \$	- \$	- \$	(12) \$	12 \$

1) L'augmentation (la diminution) du change est attribuable au raffermissement (à l'affaiblissement) du dollar canadien par rapport au dollar américain. L'incidence sur la dette à long terme et les obligations locatives comprend un montant de 6 M\$ lié à la variation du dollar canadien par rapport au yen. Les variations d'autres monnaies n'ont pas d'incidence importante sur les instruments financiers de la Société.

2) L'analyse de sensibilité concernant les contrats à terme sur actions est fondée sur une augmentation ou une diminution de 10 % du cours de l'action d'Air Canada.

3) L'analyse de sensibilité concernant les dérivés intégrés sur billets convertibles est fondée sur une variation totale de la valeur de 10 %.

En ce qui a trait à la participation d'Air Canada dans Chorus, une augmentation (diminution) de 10 % du cours de l'action de Chorus entraînerait une augmentation (diminution) de 5 M\$ des autres éléments du résultat global.

Clauses restrictives des accords concernant les cartes de crédit

Les accords principaux de traitement des opérations par carte de crédit de la Société prévoient des seuils au-delà desquels la Société est tenue de fournir des dépôts en espèces aux fournisseurs de services concernés. Les obligations de fournir des dépôts en espèces et le montant devant être versé au titre du dépôt sont fondés sur une matrice évaluant, tous les trimestres, un ratio de couverture des frais fixes pour la Société ainsi que ses liquidités non soumises à restrictions et ses placements à court terme. En 2022, la Société n'a fourni aucun dépôt en espèces aux termes de ces accords (aucun dépôt en 2021).

Justes valeurs des instruments financiers inscrits à l'état consolidé de la situation financière

En raison de l'échéance très rapprochée ou à court terme qui les caractérise, les instruments financiers inscrits à titre d'actifs et de passifs financiers courants à l'état consolidé de la situation financière, qui comprennent les créances clients et les dettes fournisseurs et charges à payer, ont une valeur comptable proche de leur juste valeur. Les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont par conséquent constatés à la juste valeur.

Les valeurs comptables des dérivés sont égales à leur juste valeur, qui est basée sur le montant auquel ils pourraient être réglés étant donné les taux d'intérêt en vigueur sur le marché estimés.

La direction a estimé la juste valeur de sa dette à long terme au moyen de techniques d'évaluation dont les flux de trésorerie actualisés, tenant compte des informations du marché disponibles et des valeurs négociées le cas échéant, des taux d'intérêt en vigueur sur le marché, des conditions liées à des garanties éventuelles, des conditions actuelles des marchés du crédit et de l'estimation la plus récente des marges de crédit applicables à la Société selon des opérations récentes. D'après les données non observables importantes (niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs), la juste valeur estimative de la dette se chiffre à 12 485 M\$ comparativement à sa valeur comptable de 13 445 M\$.

Le tableau qui suit présente les évaluations à la juste valeur inscrites à l'état consolidé de la situation financière, classées en fonction de l'importance des données d'entrée utilisées pour effectuer les évaluations.

	Évaluations à la juste valeur à la date de clôture, d'après ce qui suit :			
	31 décembre 2022	Cours sur des marchés actifs pour des actifs identiques (niveau 1)	Autres données observables importantes (niveau 2)	Données non observables importantes (niveau 3)
ÉVALUATIONS RÉCURRENTES				
(en millions de dollars canadiens)				
ACTIFS FINANCIERS				
Titres détenus à des fins de transaction				
Équivalents de trésorerie	464 \$	- \$	464 \$	- \$
Placements à court terme	5 295	-	5 295	-
Placements à long terme	823	-	823	-
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	51	51	-	-
Instruments dérivés				
Contrats à terme sur actions	6	-	6	-
Dérivés de change	52	-	52	-
Total	6 691 \$	51 \$	6 640 \$	- \$
PASSIFS FINANCIERS				
Instruments dérivés				
Dérivés de change	192 \$	-	192	-
Dérivé intégré sur billets convertibles	120	-	120	-
Total	312 \$	- \$	312 \$	- \$

Les actifs financiers détenus par des établissements financiers sous forme de trésorerie sont exclus du tableau de classement des évaluations à la juste valeur ci-dessus du fait qu'ils ne sont pas évalués selon une méthode d'évaluation.

La méthode utilisée par la Société consiste à comptabiliser les transferts depuis et vers les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs à la date de l'événement ou du changement de circonstances à l'origine du transfert. Il n'y a pas eu de transferts entre les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs au cours de l'exercice 2022.

Compensation des instruments financiers dans l'état consolidé de la situation financière

La Société compense les actifs et les passifs financiers et présente le solde net à l'état consolidé de la situation financière lorsqu'elle a un droit juridiquement exécutoire d'opérer compensation entre les montants comptabilisés et qu'elle a l'intention soit de procéder à un règlement net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément. Dans le cours normal de ses activités, la Société signe divers accords de compensation globale ou d'autres accords similaires qui ne réunissent pas les critères relatifs à la compensation dans l'état consolidé de la situation financière, mais permettent néanmoins la compensation des montants correspondants dans certaines circonstances, comme la résiliation des contrats ou la faillite ou une défaillance de l'une des parties à l'accord.

Air Canada est partie à des accords sectoriels de chambre de compensation en vertu desquels certaines créances clients liées aux produits passages, fret et autres sont réglées sur la base du solde net avec la contrepartie par l'intermédiaire de la chambre de compensation. Ces opérations sont principalement attribuables à des accords interlignes avec d'autres sociétés aériennes. Ces accords commerciaux, conclus entre les transporteurs, permettent la vente et le règlement de services de transport aérien et de services connexes. Les montants interlignes facturés et au titre des prestations de services en cours s'élèvent à 112 M\$ sur la base du solde brut au 31 décembre 2022 (46 M\$ au 31 décembre 2021). Ces montants seront réglés sur la base du solde net à une date ultérieure, mais les soldes nets ne seront connus qu'à la date du règlement.

Le tableau qui suit présente les instruments financiers comptabilisés qui sont compensés ou qui sont visés par des accords-cadres de compensation globale exécutoire ou d'autres accords similaires, mais qui n'ont pas été compensés en date des 31 décembre 2022 et 2021. La colonne « Solde net » indique le solde qui aurait été inscrit à l'état consolidé de la situation financière si tous les droits de compensation avaient été exercés.

ACTIFS FINANCIERS (en millions de dollars canadiens)	Soldes compensés			Soldes non compensés	Solde net
	Actifs, solde brut	Passifs compensés, solde brut	Soldes nets présentés	Instruments financiers	
31 décembre 2022					
Actifs dérivés	115 \$	(63) \$	52 \$	6 \$	58 \$
	115 \$	(63) \$	52 \$	6 \$	58 \$
31 décembre 2021					
Actifs dérivés	22 \$	(17) \$	5 \$	13 \$	18 \$
	22 \$	(17) \$	5 \$	13 \$	18 \$
PASSIFS FINANCIERS (en millions de dollars canadiens)	Soldes compensés			Soldes non compensés	Solde net
	Passifs, solde brut	Actifs compensés, solde brut	Soldes nets présentés	Instruments financiers	
31 décembre 2022					
Passifs dérivés	245 \$	(53) \$	192 \$	- \$	192 \$
	245 \$	(53) \$	192 \$	- \$	192 \$
31 décembre 2021					
Passifs dérivés	317 \$	(44) \$	273 \$	- \$	273 \$
	317 \$	(44) \$	273 \$	- \$	273 \$

18 | ÉVENTUALITÉS, GARANTIES ET INDEMNITÉS

Provisions pour éventualités et litiges

La Société fait actuellement l'objet de diverses poursuites et actions en justice, notamment de réclamations de la part de divers groupes d'employés syndiqués d'Air Canada, et des provisions ont été constituées en conséquence. La direction est d'avis que le règlement final de ces réclamations n'aura pas un effet négatif important sur la situation financière de la Société ni sur ses résultats.

Garanties

De concert avec d'autres sociétés aériennes, la Société est partie à des accords d'avitaillement et de dégivrage avec neuf sociétés d'avitaillement et trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par la Société selon la norme IFRS 10 *États financiers consolidés* est d'environ 1 181 M\$ au 31 décembre 2022 (1 038 M\$ au 31 décembre 2021), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose la Société, avant la prise en compte de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés aériennes contractantes. La Société considère le risque en découlant comme minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ses entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces accords varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

Conventions d'indemnisation

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

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

19 | INFORMATIONS CONCERNANT LE CAPITAL

La Société considère le capital comme la somme de la dette à long terme et des obligations locatives, du dérivé intégré sur billets convertibles et de la valeur comptable des capitaux propres (du déficit) attribuables à ses actionnaires. La Société surveille aussi sa dette nette, qui correspond au total de la dette à long terme et des obligations locatives moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme.

La Société gère son capital en fonction des principaux objectifs suivants :

- veiller à ce que la Société ait accès au capital afin de financer ses obligations contractuelles à leur échéance et veiller à ce que les niveaux de trésorerie soient suffisants pour pallier la détérioration de la situation économique;
- veiller à ce que les décisions portant sur la répartition des capitaux se traduisent par des résultats suffisants et évaluer l'efficacité avec laquelle la Société répartit ses capitaux pour produire des résultats;
- planifier les obligations de remboursement afin qu'elles cadrent avec la durée d'utilité prévue des principaux actifs générateurs de produits de la Société;
- maintenir un équilibre adéquat entre le capital provenant d'emprunts et le capital provenant d'investisseurs;
- surveiller la qualité de crédit de la Société afin de lui faciliter l'accès aux marchés financiers à des taux d'intérêt concurrentiels.

Dans le but de maintenir ou d'ajuster la structure de son capital, la Société prend les mesures suivantes : elle modifie parfois le type de capital auquel elle a recours ou le montant, notamment en optant pour l'achat au lieu du financement de la dette ou de la location, elle reporte ou annule des dépenses liées au matériel volant en n'exerçant pas les options disponibles ou en vendant les options qu'elle détient sur des appareils et elle rachète ou émet des titres de créance ou émet des titres de capitaux propres ou rachète des actions en circulation, le tout selon les conditions du marché et les modalités des accords sous-jacents (ou les autorisations nécessaires) ou d'autres restrictions légales.

Aux 31 décembre, le calcul du capital total et de la dette nette est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2022	31 décembre 2021 Après retraitement – note 2P
Dette à long terme et obligations locatives	15 043 \$	15 511 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 263	1 012
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	16 306	16 523
Dérivé intégré sur billets convertibles	120	579
Capitaux propres (déficit) attribuables aux actionnaires	(1 555)	9
Capital total	14 871 \$	17 111 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	16 306 \$	16 523 \$
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court et à long terme	(8 811)	(9 570)
Dette nette	7 495 \$	6 953 \$

20 | PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES

Ventilation des produits des activités ordinaires

La Société ventile les produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec les clients selon la nature des services de transport aérien. Les catégories de produits correspondant à la nature des services présentées au compte consolidé de résultat sont les produits passages, les produits fret et les autres produits. La Société décompose ensuite les produits tirés du transport de passagers et de fret selon le segment de marché géographique.

Le rapprochement entre les montants globaux déclarés par région pour les produits passages et fret et les montants applicables du compte consolidé de résultat s'établit comme suit :

Produits passages

(en millions de dollars canadiens)

	2022	2021
Lignes intérieures	4 424 \$	2 050 \$
Lignes transfrontalières	3 017	770
Lignes transatlantiques	4 381	1 100
Lignes transpacifiques	1 118	245
Autres	1 298	333
	14 238 \$	4 498 \$

Produits fret

(en millions de dollars canadiens)

	2022	2021
Lignes intérieures	114 \$	124 \$
Lignes transfrontalières	51	62
Lignes transatlantiques	556	538
Lignes transpacifiques	409	667
Autres	136	104
	1 266 \$	1 495 \$

Les produits passages et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région déterminée. Les lignes transatlantiques concernent les vols transocéaniques ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. Les lignes transpacifiques concernent les vols transocéaniques ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie et en Australie. Les autres produits passages et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique centrale et du Sud, dans les Antilles et au Mexique.

Les autres produits liés à l'exploitation proviennent principalement de clients situés au Canada et consistent essentiellement en des produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits vacances, de l'échange de points Aéroplan pour des biens et services non aériens, des achats à bord et d'autres services passagers et frais accessoires, ainsi que d'autres services liés au transport aérien.

Soldes contractuels

Le tableau ci-dessous fournit des informations sur les créances clients, les actifs contractuels et les passifs contractuels relatifs aux contrats conclus avec des clients.

(en millions de dollars canadiens)

	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Créances, comprises dans les créances clients	770 \$	513 \$
Coûts des contrats, compris dans les charges payées d'avance et autres actifs courants	133	80
Passifs contractuels – produits passages perçus d'avance	4 104	2 326
Passifs contractuels – produits différés d'Aéroplan (courants et à long terme)	3 409	3 452
Passifs contractuels – autres produits différés (courants et à long terme)	1 046	1 187

Les créances clients comprennent les créances liées aux produits passages et aux produits fret ainsi que d'autres créances liées aux contrats conclus avec les clients. La Société vend des billets de passage et des services passagers accessoires qui sont payés comptant, par carte de crédit ou selon d'autres modes de paiement à base de cartes. Les paiements sont généralement effectués avant la prestation des services de transport auxquels ils se rattachent. Les billets de passage et les créances liées aux services accessoires correspondent aux montants que doivent payer d'autres sociétés aériennes pour des voyages interlignes, les intermédiaires fournisseurs de services de traitement des paiements des agences de voyages ou les fournisseurs de services de traitement des opérations par cartes de crédit pour la vente de voyages à venir, et sont pris en compte dans les créances clients inscrites à l'état consolidé de la situation financière. Des points Aéroplan sont vendus à des partenaires du programme en fonction des points accumulés par les membres, et ces créances sont généralement réglées mensuellement. Les créances liées au fret et les autres créances ont trait aux montants dus par les clients, dont les transitaires et les partenaires interlignes pour le transport de fret et les autres services fournis.

Les coûts des contrats comprennent les frais de carte de crédit, les commissions et les frais liés aux systèmes mondiaux de distribution relatifs aux billets de passage. Ces coûts sont inscrits à l'actif au moment de la vente et passés en charges au moment de la comptabilisation des produits passages.

Les opérations de vente de services de transport de passagers et de fret reposent sur de nombreux systèmes et contrôles informatiques pour le traitement, l'enregistrement et la comptabilisation d'un volume important d'opérations de faible valeur, par l'intermédiaire d'une combinaison de systèmes informatiques internes et de fournisseurs de services externes, notamment de chambres de compensation sectorielles, de systèmes mondiaux de distribution et d'autres transporteurs aériens partenaires. Les produits passages et les produits tirés de la portion terrestre de forfaits vacances sont reportés et inclus dans le passif courant. Une partie des produits passages, qui correspond à l'équivalent de la valeur des billets des points Aéroplan versés, est comptabilisée séparément et reportée dans les produits différés d'Aéroplan. Le passif au titre des produits passages perçus d'avance est comptabilisé dans les produits lorsque le vol auquel il se rapporte a lieu ou pendant la période du forfait vacances. Selon la classe tarifaire, les voyageurs peuvent échanger leurs billets jusqu'au moment du vol ou obtenir un remboursement, généralement moyennant le paiement de certains frais. La Société évalue régulièrement le passif au titre des produits passages perçus d'avance.

La mesure de simplification proposée dans la norme IFRS 15 permet aux entités de ne pas fournir le solde du prix de transaction ni d'explication précisant quand elles s'attendent à comptabiliser en produits des activités ordinaires ce montant si la durée initiale attendue du contrat ne dépasse pas un an. La Société a choisi d'appliquer cette mesure de simplification pour les obligations de prestation liées au transport du passager, car les billets de passage expirent au bout d'un an s'ils n'ont pas été utilisés.

Air Canada offre et a accordé à ses clients des crédits de voyage sans date d'expiration. Les clients peuvent utiliser les crédits de voyage dans les 12 prochains mois et la Société n'a pas le droit inconditionnel de reporter le règlement au-delà des 12 prochains mois. Le montant intégral de 401 M\$ (250 M\$ en 2021) du passif lié à ces crédits a donc été inscrit au passif courant, même si une partie des crédits pourraient être utilisés après les 12 prochains mois.

Le tableau qui suit présente des informations financières concernant l'évolution des produits différés d'Aéroplan.

(en millions de dollars canadiens)	2022	2021
Produits différés d'Aéroplan à l'ouverture de l'exercice	3 452 \$	3 256 \$
Produits tirés des points Aéroplan versés aux partenaires du programme	1 253	822
Équivalent de la valeur des billets pour les points Aéroplan versés	207	65
Points Aéroplan échangés	(1 503)	(691)
Produits différés d'Aéroplan à la clôture de l'exercice	3 409 \$	3 452 \$

Les produits tirés de la vente de points Aéroplan à des tiers partenaires du programme Aéroplan et les équivalents de la valeur des billets en points versés pour des voyages en avion sont différés jusqu'à ce que les points soient échangés et la prime, fournie au membre. La Société s'attend à ce que la majorité des points en circulation soient échangés d'ici trois ans.

21 | TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Rémunération des principaux dirigeants

Les principaux dirigeants d’Air Canada sont le président et chef de la direction, le vice-président général et chef des Affaires financières, la vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales, le vice-président général et chef des opérations, la vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Affaires publiques et le vice-président général et chef des Affaires juridiques. Les soldes présentés reposent sur les charges inscrites aux états financiers consolidés qui, dans le cas des prestations de retraite et des avantages postérieurs à l’emploi, tiennent compte des profits ou des pertes actuariels, le cas échéant. Le tableau qui suit présente un résumé de la rémunération des principaux dirigeants.

(en millions de dollars canadiens)	2022	2021
Salaires et autres avantages	8 \$	4 \$
Régimes de retraite et avantages postérieurs à l’emploi	(3)	(2)
Rémunération fondée sur des actions	15	11
	20 \$	13 \$



COMMANDER 15i





À propos d'Air Canada

Air Canada est la plus importante société aérienne du Canada, le transporteur national du pays et un membre cofondateur du réseau Star Alliance — le plus vaste regroupement mondial de sociétés aériennes. Les lignes passagers régulières d'Air Canada relient sans escale 51 aéroports au Canada, 51 aux États-Unis et 86 sur le reste du globe. Air Canada détient la cote quatre étoiles de Skytrax. Le programme Aéroplan d'Air Canada est le principal programme de fidélité du Canada en matière de voyages. Il offre à ses membres la possibilité d'accumuler ou d'échanger des points auprès du plus grand réseau mondial de transporteurs partenaires, au nombre de 45, et contre un éventail considérable de primes — marchandises, séjours hôteliers ou locations de véhicules. Air Canada Cargo, division fret d'Air Canada, dispose de la capacité d'emport et de la connectivité pour desservir des centaines de destinations sur six continents au moyen des vols passagers d'Air Canada et des vols tout-cargo de sa flotte d'avions-cargos 767-300 de Boeing. Air Canada s'est fixé un objectif de carboneutralité de toutes ses activités à l'échelle mondiale d'ici 2050.

**AIR CANADA**MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Le seul transporteur
international réseau quatre
étoiles en Amérique du Nord