

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats financiers pour le quatrième trimestre et l'exercice 2021

MONTREAL, le 18 février 2022 – Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du quatrième trimestre et de l'exercice 2021.

- Produits d'exploitation de 2,731 G\$ au quatrième trimestre de 2021, soit 30 % de plus qu'au troisième trimestre de 2021 et plus du triple des produits d'exploitation enregistrés au quatrième trimestre de 2020
- Perte d'exploitation de 503 M\$ au quatrième trimestre de 2021, contre une perte d'exploitation de 1,003 G\$ au quatrième trimestre de 2020
- BAIIA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), compte non tenu des éléments particuliers, de 22 M\$ au quatrième trimestre de 2021, comparativement au BAIIA (compte non tenu des éléments particuliers) négatif de 728 M\$ inscrit au trimestre correspondant de 2020
- Produits d'exploitation de 6,400 G\$ pour l'exercice 2021, contre des produits d'exploitation de 5,833 G\$ pour l'exercice 2020
- Produits fret record de 1,495 G\$ en 2021, comparativement à des produits fret de 920 M\$ en 2020
- Perte d'exploitation de 3,049 G\$ pour l'exercice 2021, contre une perte d'exploitation de 3,776 G\$ pour l'exercice 2020
- BAIIA, compte non tenu des éléments particuliers, négatif de 1,464 G\$ pour l'exercice 2021, comparativement à un BAIIA (compte non tenu des éléments particuliers) négatif de 2,043 G\$ pour l'exercice 2020
- Liquidités non soumises à restrictions de 10,4 G\$ au 31 décembre 2021, pratiquement inchangées par rapport au 30 septembre 2021, compte non tenu des fonds qui étaient disponibles au 30 septembre 2021 en vertu du montage financier conclu avec le gouvernement du Canada

« L'évolution imprévisible de la pandémie de COVID-19 a rendu l'année 2021 extrêmement difficile pour Air Canada et le secteur mondial du transport aérien, a indiqué Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada. L'amélioration d'un trimestre à l'autre et d'un exercice à l'autre des résultats d'Air Canada au quatrième trimestre montre que la reprise amorcée est très réelle



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

malgré le variant Omicron. Nous devons les progrès réalisés dans la reconstruction de notre société aérienne à l'effort remarquable, à l'ingéniosité et à l'engagement de nos employés. Je tiens à les remercier chaleureusement pour leur constant dévouement et professionnalisme depuis maintenant presque deux ans de cette pandémie. Tous mes remerciements vont également à nos clients, y compris les expéditeurs, pour leur fidélité indéfectible envers Air Canada. À mesure que les restrictions seront levées et que nous accueillerons de plus en plus de voyageurs, ces derniers découvriront que les mesures de sécurité liées à la COVID-19 ont été adaptées pour faciliter leur voyage. Nous avons un engagement renouvelé à l'égard de l'excellence du service à la clientèle, auquel vont s'ajouter d'autres initiatives stimulantes à l'avenir. »

« Notre BAIIIDA trimestriel a dépassé nos attentes et a affiché un résultat positif pour la première fois en sept trimestres, les flux de trésorerie liés à l'exploitation sont demeurés positifs, en amélioration par rapport au troisième trimestre et, à la clôture de l'exercice, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 10,4 G\$, en hausse de 2,3 G\$, soit environ 29 % par rapport au début de l'exercice. Nous avons accru notre capacité de 26 % par rapport au trimestre précédent, tout en maintenant une gestion efficace et judicieuse des coefficients d'occupation et des rendements unitaires. Avant l'apparition d'Omicron, les ventes de billets ont atteint 65 % des niveaux d'avant la pandémie en octobre et en novembre. Ce sont là des indicateurs encourageants.

« De plus, les solides résultats en ce qui concerne les produits passages perçus d'avance, qui ont progressé de près de 400 M\$ au cours du trimestre, nous laissent penser que nos clients continueront de nous faire confiance et que l'effet d'Omicron sur nos activités signifie plutôt report et non pas annulation de voyages. Nos autres secteurs d'activité ont prospéré tout au long de l'exercice : Air Canada Cargo a dégagé des revenus annuels record de près de 1,5 G\$, dépassant le milliard de dollars pour la première fois et atteignant 490 M\$ au quatrième trimestre de 2021; notre programme Aéroplan transformé fait état d'un fort volume d'achats et les réservations de Vacances Air Canada ont repris un essor considérable.

« D'autres signes évidents de relance se profilent. Nous avons activement entrepris la reconstruction de notre réseau, qui comprenait 70 escales au début de 2021 contre 118 à la fin de la même année, et le nombre moyen de vols quotidiens est passé de 245 en janvier 2021 à 665 en décembre 2021. Nous avons aussi fait progresser les initiatives ESG, notamment celles liées à l'environnement et à la diversité. Surtout, nous avons rappelé plus de 10 000 collègues, dont 3 900 au quatrième trimestre, et nous avons également commencé à embaucher de nouveaux employés. En ce début de 2022, tout porte à croire que la reprise du transport aérien se poursuivra, quoique irrégulière. Nous pensons néanmoins que la revitalisation de nos activités va s'accélérer. À cette fin, nous travaillons en collaboration avec les gouvernements qui cherchent à adapter leurs politiques, en s'appuyant sur des données scientifiques et en tenant compte des importantes mesures sanitaires mises en place par Air Canada et le secteur du transport aérien, afin que le Canada puisse profiter des avantages économiques de la reprise mondiale faisant suite à la pandémie de COVID-19, dont beaucoup découleront de l'augmentation des échanges commerciaux et des voyages », a conclu M. Rousseau.



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

Résultats financiers du quatrième trimestre et de l'exercice 2021

- Au quatrième trimestre de 2021, la capacité opérationnelle d'Air Canada, exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») a augmenté de 134 % par rapport à celle du quatrième trimestre de 2020. Ce résultat, de 47 % inférieur à celui du quatrième trimestre de 2019, est conforme aux prévisions indiquées dans le communiqué d'Air Canada portant sur le troisième trimestre de 2021 daté du 2 novembre 2021.
- Les produits passages se sont chiffrés à 2,041 G\$ au quatrième trimestre de 2021, soit quatre fois plus qu'au quatrième trimestre de 2020.
- Les produits d'exploitation ont atteint 2,731 G\$ au quatrième trimestre de 2021, en hausse de 1,904 G\$, soit plus du triple du résultat du quatrième trimestre de 2020.
- Les charges d'exploitation se sont élevées à 3,234 G\$ au quatrième trimestre de 2021, soit une augmentation de 1,404 G\$ ou de 77 % par rapport au quatrième trimestre de 2020.
- La perte nette a été de 493 M\$, soit une perte par action – résultat dilué de 1,38 \$ au quatrième trimestre de 2021, contre une perte nette de 1,161 G\$, soit une perte par action – résultat dilué de 3,91 \$, au quatrième trimestre de 2020.
- En 2021, Air Canada a réduit sa capacité exprimée en SMO de 11 % en regard de 2020, ce qui représente une baisse de 70 % par rapport à 2019.
- Les produits passages de 2021 se sont établis à 4,498 G\$, en hausse de 116 M\$ ou de 3 % par rapport à 2020.
- Les produits d'exploitation de 2021 ont totalisé 6,400 G\$, en hausse de 567 M\$ ou de 10 % par rapport à 2020.
- En 2021, les charges d'exploitation se sont établies à 9,449 G\$, en baisse de 160 M\$ ou de 2 % par rapport à 2020.
- La perte nette a été de 3,602 G\$, soit une perte par action – résultat dilué de 10,25 \$ pour 2021, contre une perte nette de 4,647 G\$, soit une perte par action – résultat dilué de 16,47 \$ pour 2020.
- Les liquidités non soumises à restrictions se chiffraient à 10,4 G\$ au 31 décembre 2021.

Faits saillants de 2021

Depuis l'éclosion de la pandémie, Air Canada gère activement sa capacité exprimée en SMO en fonction de la demande passagers, des tendances dominantes du marché, des directives de santé publique, des restrictions de déplacements et d'autres facteurs. En 2021, Air Canada a réduit sa capacité exprimée en SMO de 11 % par rapport à 2020 (soit une baisse d'environ 70 % comparativement à 2019).

Financement et situation de trésorerie

Le 12 avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada (par l'intermédiaire de la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada) une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres qui lui ont donné accès à des



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

liquidités maximales de 5,879 G\$ par l'intermédiaire du programme de Crédit d'urgence pour les grands employeurs (« CUGE »).

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

Air Canada a émis, en faveur du gouvernement du Canada, 14 576 564 bons de souscription pouvant initialement être exercés au cours d'une période de 10 ans visant l'achat d'un nombre équivalent d'actions d'Air Canada au prix d'exercice de 27,2698 \$ l'action. La moitié des bons de souscription ont été acquis lors de la mise en place des facilités de crédit garanties et non garanties ci-dessus, tandis que la moitié restante serait acquise proportionnellement aux montants qu'Air Canada aurait pu utiliser en vertu des facilités de crédit non garanties désormais expirées. Les bons de souscription étaient assujettis à un droit de rachat non récurrent en faveur d'Air Canada, aux termes duquel Air Canada pouvait, à certaines conditions, racheter aux fins d'annulation tous les bons de souscription en circulation à un prix par bon de souscription égal à sa juste valeur de marché. Les bons de souscription dont les droits sont acquis pouvaient être exercés par leur porteur soit en payant le prix d'exercice, soit en exerçant une option d'exercice sans décaissement. Étant donné la résiliation des facilités de crédit d'exploitation, les bons de souscription dont les droits ne sont pas acquis ont été annulés. De plus, Air Canada a exercé son droit de rachat sur les bons de souscription dont les droits sont acquis et les a rachetés et annulés en janvier 2022 pour la somme de 82 M\$, ce qui équivaut à la valeur comptable des bons de souscription dont les droits sont acquis au 31 décembre 2021.

Au troisième trimestre de 2021, Air Canada a réalisé plusieurs opérations de financement dont elle a tiré un produit brut d'environ 7,1 G\$. Ces opérations de financement procurent des fonds substantiels à Air Canada et prolongent les échéances des emprunts jusqu'à la fin de la décennie.

Un complément d'information sur ces opérations est donné à la rubrique 4, « Faits saillants de 2021 » du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada.

Naviguer à travers la pandémie de COVID-19

Le 21 juin 2021, le gouvernement du Canada a annoncé la première phase d'assouplissement des mesures frontalières. Ainsi, depuis le 5 juillet 2021, les voyageurs entièrement vaccinés qui sont autorisés à entrer au Canada ne sont plus soumis à l'obligation fédérale de se mettre en quarantaine. Au troisième trimestre de 2021, les restrictions imposées aux voyageurs ont encore été assouplies, notamment pour autoriser les ressortissants étrangers entièrement vaccinés à entrer au Canada pour un voyage non essentiel. De plus, l'obligation de faire une quarantaine obligatoire dans un hôtel approuvé par le gouvernement a été levée pour tous les voyageurs. Certaines restrictions s'appliquent encore aux étrangers qui ne satisfont pas aux exigences pour être considérés comme entièrement vaccinés, aux enfants non vaccinés de moins de cinq ans et aux adultes à charge non vaccinés.



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

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

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

Le 15 février 2022, le gouvernement du Canada a annoncé ce qu'il a qualifié de début de l'allègement graduel des restrictions en matière de voyage. Ainsi, à compter du 28 février 2022, i) les voyageurs entièrement vaccinés arrivant au Canada peuvent être sélectionnés au hasard pour un test de dépistage à l'arrivée, mais ils ne seront pas tenus de se mettre en quarantaine en attendant le résultat du test, ii) les enfants de moins de 12 ans qui voyagent avec des adultes entièrement vaccinés restent exemptés de la mise en quarantaine, et sans condition limitant leurs activités, iii) les voyageurs auront la possibilité de présenter le résultat d'un test antigénique rapide (plutôt que le résultat d'un test PCR) à leur arrivée au Canada, iv) le gouvernement fera passer du niveau 3 au niveau 2 les conseils de santé aux voyageurs, ce qui signifie qu'il ne recommandera plus aux Canadiens d'éviter les voyages non essentiels et v) les vols internationaux transportant des passagers auront l'autorisation d'atterrir dans tous les autres aéroports canadiens qui sont désignés par l'Agence des services frontaliers du Canada pour recevoir des vols de passagers internationaux.

Réseau et horaire

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Nos employés et notre culture

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



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

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

Expérience client

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

Aéropian

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

- La prolongation du statut Aéropian Élite jusqu'à la fin de 2022 et l'amélioration d'autres politiques souples.
- Le lancement de partenariats avec Starbucks, la Régie des alcools de l'Ontario (la « LCBO »), l'un des plus grands détaillants de boissons alcoolisées du monde, et avec Rocky Mountaineer et Uber Canada.
- Le lancement de la nouvelle carte de crédit Chase Aeroplan^{MD} World Elite Mastercard^{MD}, offrant aux titulaires de carte aux États-Unis la possibilité d'accumuler des points Aéropian plus rapidement, Chase étant le plus grand émetteur de cartes comarquées aux États-Unis.
- L'ajout d'Aéropian comme partenaire de transfert pour les points Ultimate Rewards^{MD} aux titulaires d'une carte Chase admissible.

Parc aérien

En 2021, Air Canada a décidé de procéder à l'achat de 12 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires, dont six seront livrés en 2024 et six en 2025. Ces 12 appareils sont ceux qu'Air Canada avait auparavant renoncé à acheter aux termes d'une modification au contrat d'achat conclu avec Airbus en novembre 2020. Au 31 décembre 2021, le parc aérien d'Air Canada comptait 27 appareils A220-300 d'Airbus.

En octobre 2021, Air Canada a conclu une entente avec Boeing en vue d'avancer la livraison de quatre appareils 737 MAX de Boeing au quatrième trimestre de 2021, pour un total de sept livraisons en 2021. Au 31 décembre 2021, le parc aérien d'Air Canada comptait 31 appareils 737 MAX 8 de Boeing, les neuf appareils 737 MAX de Boeing restants devant être livrés au premier semestre de 2022.



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

En 2021, Air Canada a annoncé qu'elle avait exercé des options visant l'achat de trois appareils 787-9 de Boeing dont la livraison est prévue en 2022 et en 2023.

Fret

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

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

En décembre 2021, Air Canada a accueilli son premier avion-cargo 767 de Boeing au sein de son parc en exploitation. Air Canada prévoit mettre en service trois avions-cargos 767 de Boeing supplémentaires d'ici la fin 2022.

Engagement pour la durabilité

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

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

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

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



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

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

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

Regroupement des services aériens Air Canada Express sous Jazz

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

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

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

Perspectives

Air Canada prévoit accroître de 243 % sa capacité exprimée en SMO au premier trimestre de 2022 par rapport au trimestre correspondant de 2021. En regard de la période correspondante de 2019, la capacité exprimée en SMO au premier trimestre devrait être inférieure d'environ 44 %.

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



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

1) Mesures hors PCGR

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

BAIIDA

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

Résultat avant impôts ajusté

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

Charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ajustées

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

Dans le calcul des CESMO ajustées, la charge de carburant aviation n'est pas comprise dans les charges d'exploitation, car elle fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, les événements géopolitiques, les coûts de raffinage du carburant aviation et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada que



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

certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyageur comparables n'engagent pas. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

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

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

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle de 2020 datée du 11 mars 2021 et sa Notice annuelle de 2021 imminente, qui sera déposée le 25 février 2022, veuillez consulter SEDAR à sedar.com.

Avis concernant la téléconférence du quatrième trimestre et de l'exercice 2021

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, vendredi 18 février 2022, à 8 h HE. Michael Rousseau, président et chef de la direction, Amos Kazzaz, vice-président général et chef des Affaires financières et Lucie Guillemette, vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales, répondront aux questions des analystes. Après la période de questions des analystes, Amos Kazzaz et Pierre Houle, vice-président et trésorier, répondront aux questions des prêteurs à terme de type B et des porteurs d'obligations d'Air Canada.

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

Écoutez la webémission audio en direct à : <https://bell.media-server.com/mmc/p/9pudh4cy>

Par téléphone : 416 406-0743 ou 1 800 898-3989 (sans frais); code d'accès 9204523#.

Veuillez prévoir 10 minutes pour être connecté à la téléconférence.



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

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « préliminaires », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter », et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses. Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent communiqué et dans les documents intégrés par renvoi aux présentes, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. La réalisation des énoncés prospectifs reste assujettie, notamment, à la survenance possible d'événements externes ou à l'incertitude qui caractérise le secteur où évolue Air Canada. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs en raison de divers facteurs, entre autres ceux dont il est fait mention ci-après.

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

Les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, la concurrence, sa dépendance à l'égard des



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

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

– 30 –

INFORMATION

Relations avec les investisseurs : 514 422-5822

investors.investisseurs@aircanada.ca

Internet : **aircanada.com**



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

Principales mesures financières et statistiques

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

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

- 1) Le résultat avant impôts ajusté et le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et les CESMO ajustées ne sont pas un ratio reconnu par les PCGR. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du présent communiqué pour la description des mesures hors PCGR ainsi qu'aux tableaux ci-joints pour un rapprochement des mesures financières hors PCGR employées dans le présent communiqué avec les mesures financières reconnues par les PCGR les plus comparables.
- 2) Les liquidités non soumises à restrictions signifient la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme ainsi que des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 31 décembre 2021, les liquidités non soumises à restrictions se chiffraient à 10 361 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 403 M\$ et d'un montant de 958 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 décembre 2020, les liquidités non soumises à restrictions se chiffraient à 8 013 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 7 501 M\$ et de placements à long terme de 512 M\$.
- 3) À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.



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

- 4) *Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) *Le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada au 31 décembre 2021 et au 31 décembre 2020 comprend plusieurs avions immobilisés au sol en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage / de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*
- 8) *« pt » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*



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

Rapprochement des mesures hors PCGR

BAIIDA

LE BAIIDA est rapproché du bénéfice d'exploitation (de la perte d'exploitation) selon les PCGR de la façon suivante :

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

Résultat avant impôts ajusté

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

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



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

CESMO ajustées

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

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



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