



Premier trimestre de 2020
Rapport de gestion
Le 4 mai 2020

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction et principales hypothèses.....	3
3. Aperçu général.....	6
4. Résultats des activités – comparaison des premiers trimestres de 2020 et de 2019	8
5. Parc aérien.....	12
6. Gestion financière et gestion du capital	14
6.1. Liquidité	14
6.2. Situation financière	16
6.3. Dette nette	17
6.4. Fonds de roulement	18
6.5. Flux de trésorerie consolidés	19
6.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes	20
6.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite	21
6.8. Obligations contractuelles	22
6.9. Capital social	22
7. Résultats financiers trimestriels	24
8. Instruments financiers et gestion du risque	26
9. Méthodes comptables	26
10. Jugements et estimations comptables critiques.....	26
11. Arrangements hors bilan.....	26
12. Transactions entre parties liées	26
13. Sensibilité des résultats.....	26
14. Facteurs de risque	27
15. Contrôles et procédures.....	28
16. Mesures financières hors PCGR.....	29
17. Glossaire.....	34

1. POINTS SAILLANTS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2020	2019	Variation (\$)
Mesures de performance financière			
Produits d’exploitation	3 722	4 434	(712)
Bénéfice (perte) d’exploitation	(433)	127	(560)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(1 276)	285	(1 561)
Bénéfice net (perte nette)	(1 049)	345	(1 394)
Résultat avant impôts ajusté ¹⁾	(520)	24	(544)
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) ¹⁾	(392)	17	(409)
Marge d’exploitation (en %)	(11,6) %	2,9 %	(14,5) pt
BAIIDA ¹⁾	71	583	(512)
Marge BAIIDA (en %) ¹⁾	1,9 %	13,1 %	(11,2) pt
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	6 523	7 039	(516)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d’exploitation	(20)	3 111	(3 131)
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	(393)	579	(972)
Dette nette ¹⁾	4 170	3 658	512
Rendement du capital investi (en %) ¹⁾	11,0 %	14,8 %	(3,8) pt
Ratio de levier financier ¹⁾	1,3	1,1	0,2
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(4,00) \$	1,26 \$	(5,26) \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué ¹⁾	(1,49) \$	0,06 \$	(1,55) \$
Statistiques d’exploitation³⁾			Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	17 507	21 293	(17,8)
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	23 511	26 016	(9,6)
Coefficient d’occupation (en %)	74,5 %	81,8 %	(7,4) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,2	17,8	2,3
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	13,6	14,6	(6,9)
Produits d’exploitation par SMO (en cents)	15,8	17,0	(7,1)
Charges d’exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	17,7	16,6	6,7
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	13,1	11,6	13,2
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	33,0	32,1	2,6
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période ⁵⁾	406	401	1,2
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,1	10,2	(10,6)
Sièges routés (en milliers)	14 163	15 412	(8,1)
Mouvements des appareils (en milliers)	115,2	133,5	(13,7)
Longueur d’étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 660	1 688	(1,7)
Coût du litre de carburant (en cents)	69,2	75,5	(8,4)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 208 119	1 320 765	(8,5)
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	9 927	12 031	(17,5)

- 1) *Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le BAIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge BAIIDA, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi, le ratio de levier financier, le bénéfice ajusté par action – résultat dilué et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 16 du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d’Air Canada.*
- 2) *Les liquidités non soumises à restrictions s’entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme ainsi que des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d’Air Canada. Au 31 mars 2020, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d’équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 6 128 M\$ et de placements à long terme de 395 M\$. Au 31 mars 2019, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d’équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 876 M\$, de placements à long terme de 162 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 1 001 M\$.*
- 3) *À l’exception de l’effectif moyen en ETP, les statistiques d’exploitation dans le présent tableau tiennent compte des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d’achat de capacité avec Air Canada.*
- 4) *Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l’exclusion des ETP chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d’achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) *Le nombre d’avions composant le parc aérien en exploitation d’Air Canada au 31 mars 2020 comprend les avions immobilisés au sol temporairement en raison de la pandémie de COVID-19, ainsi que 24 appareils 737 MAX de Boeing qui sont immobilisés au sol depuis 2019. Se reporter à la rubrique 5, Parc aérien, du présent rapport de gestion pour un complément d’information à cet égard.*
- 6) *La longueur d’étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage/de l’itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l’IATA.*

2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada »), Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge ») et Aéroplan inc. (« Aéroplan »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le premier trimestre de 2020, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du premier trimestre de 2020 et les notes complémentaires d'Air Canada, ainsi qu'avec les états financiers consolidés audités annuels de 2019 et les notes complémentaires d'Air Canada et le rapport de gestion de 2019 d'Air Canada datés du 18 février 2020. 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 17, *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 3 mai 2020.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion et à la rubrique 20, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. Le 4 mai 2020, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du premier trimestre de 2020. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au www.sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au www.sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent rapport de gestion en renferme, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation des valeurs mobilières peuvent en renfermer. Ces énoncés prospectifs peuvent être fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme *prévoir*, *croire*, *pouvoir*, *estimer*, *projeter* et *planifier*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

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

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus en raison de la pandémie de coronavirus (« COVID-19 ») et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada et les États-Unis. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La demande de voyages pour le reste de 2020 demeure très difficile à déterminer étant donné les restrictions imposées par les gouvernements; ces restrictions et les inquiétudes au sujet des déplacements liées au virus de la COVID--a distanciation physique, compriment sensiblement la demande. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation s'améliorera. La Société suit de très près la situation et prendra les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19. Ces mesures dépendront de divers facteurs, dont l'évolution de l'épidémie, les mesures prises par le gouvernement et la réaction des passagers, dont aucun ne peut 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 capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, la conjoncture économique et le contexte géopolitique, le calendrier et les modalités de la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing de son parc aérien (notamment l'intégration de ceux qui font l'objet de commandes, de même que la gestion du parc aérien d'Air Canada et de ses activités jusqu'à la remise en service ou l'intégration des appareils), l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les cours de l'énergie, sa dépendance à l'égard des technologies, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de réduire les charges d'exploitation), les risques liés à la cybersécurité, les conflits armés, les attentats terroristes, les autres épidémies, sa dépendance envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, sa capacité de lancer et d'exploiter avec succès son nouveau programme de fidélisation, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les interruptions de service, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance envers les partenaires Star Alliance et les coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver la liquidité, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les régimes de retraite, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion et à la rubrique 20, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. Par ailleurs, l'acquisition de Transat A.T. Inc. est assujettie à l'approbation des organismes de réglementation et à la satisfaction de certaines conditions usuelles, et rien ne garantit que l'acquisition sera réalisée, ou qu'elle le sera conformément aux modalités décrites dans le présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de ce rapport (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus en raison de la pandémie de coronavirus (« COVID-19 »). Étant donné la pandémie de COVID-19 et le contexte économique, ainsi que la récente volatilité marquée des cours du carburant et des taux de change, Air Canada ne présente aucune hypothèse à l'égard du PNB, des cours du carburant ou des taux de change. En outre, Air Canada retire toutes ses prévisions, y compris, telles qu'elles ont été antérieurement annoncées, toutes les prévisions relatives au premier trimestre de 2020 et à l'exercice 2020, ainsi qu'à l'exercice 2021 (notamment ses prévisions visant les flux de trésorerie disponibles pour la période 2019-2021).

PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

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

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

3. APERÇU GÉNÉRAL

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus en raison de la pandémie de coronavirus (« COVID-19 ») et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada et les États-Unis. Les effets de la pandémie de COVID-19 à l'échelle du réseau ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La demande de voyages pour le reste de 2020 demeure très difficile à déterminer étant donné les restrictions imposées par les gouvernements, les inquiétudes au sujet des déplacements liées au virus de la COVID-19 et les attentes des voyageurs à l'égard de la nécessité de certaines précautions comme la distanciation physique. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation s'améliorera. 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. Ces mesures dépendront de divers facteurs, dont l'évolution de l'épidémie, les mesures prises par le gouvernement et la réaction des passagers, dont aucun ne peut être prédit avec certitude.

Air Canada a pris ou prendra les mesures suivantes à l'égard de la pandémie de COVID-19 :

- Air Canada a réduit la capacité pour le deuxième trimestre de 2020 de 85 % à 90 % en regard du deuxième trimestre de 2019. La capacité pour le troisième trimestre de 2020 devrait être comprimée d'environ 75 % par rapport à celle du troisième trimestre de 2019. La Société continuera d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre les mesures nécessaires pour tenir compte des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des fermetures de frontières à l'échelle mondiale ainsi que de la demande passagers.
- En mars 2020, Air Canada a utilisé ses facilités de crédit renouvelables de 600 M\$ US et de 200 M\$, pour un produit net global de 1,027 G\$. Au 31 mars 2020, les liquidités non soumises à restrictions d'Air Canada se chiffraient à 6,523 G\$.
- En avril 2020, Air Canada a conclu un prêt à terme d'une durée de 364 jours d'un montant de 600 M\$ US garanti par des avions et des moteurs de rechange, pour un produit net de 829 M\$. Compte tenu de cette facilité et de l'évaluation estimative à la baisse des actifs en raison de la COVID-19, le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroplan et de Vacances Air Canada) s'élève à environ 2,6 G\$. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour accroître ses niveaux de trésorerie, Air Canada envisage d'autres accords de financement.
- À la fin d'avril 2020, Air Canada a conclu un accord de financement relais de 788 M\$ visant 18 appareils A220 d'Airbus, financement qui peut être utilisé aux fins générales de l'entreprise. Air Canada devrait remplacer ce financement par des accords de financement garanti à long terme, conclus avec le même prêteur, vers la fin de 2020.
- Outre les économies attribuables à l'importante diminution de la capacité, ainsi qu'aux programmes de réduction des effectifs et autres mesures d'atténuation, Air Canada a mis sur pied un programme de compression des coûts ainsi que de réduction et de report des dépenses d'investissement à l'échelle de l'entreprise, qui se chiffre désormais à environ 1 050 M\$, en hausse par rapport à l'objectif initial de 500 M\$. Air Canada demeure à l'affût d'autres possibilités de préservation des liquidités.
- Air Canada accélérera le retrait de son parc de 79 appareils plus anciens, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer, ces derniers étant mis hors service immédiatement. Cette mesure simplifiera le parc aérien global de la Société, réduira sa structure de coûts et diminuera son empreinte carbone.
- Air Canada a suspendu les achats d'actions dans le cadre de son offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités au début du mois de mars 2020 et n'entend pas renouveler le programme à son expiration.

- Pour aider à répondre aux besoins à l'échelle mondiale en matière de marchandises et d'équipements de protection individuelle au cours de la pandémie, Air Canada a exploité plus de 500 vols internationaux transportant exclusivement du fret depuis le 22 mars 2020 et elle entend assurer au plus 150 vols transportant exclusivement du fret par semaine au deuxième trimestre en ayant recours à des appareils 787 et 777 de Boeing, ainsi qu'à quatre appareils 777 de Boeing nouvellement convertis et quatre appareils A330 d'Airbus convertis, où l'espace de chargement de fret a été doublé grâce au retrait de sièges de la cabine passagers.
- Air Canada s'est prévalu de la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC) pour la plupart de ses effectifs, ce qui lui a permis de rétablir au registre de paie des employés en poste au Canada précédemment mis en disponibilité pour la période allant du 15 mars au 6 juin 2020.
- Air Canada a annoncé des mesures d'incitation et d'accommodement spéciales pour des membres Aéroplan et Air Canada Altitude compte tenu de la COVID-19, notamment la suspension temporaire de l'expiration des milles Aéroplan, le maintien du statut atteint en fonction des milles Aéroplan accumulés, l'exemption de certains frais de modification ou de reversement de milles au compte, outre le lancement de nouvelles promotions permettant aux membres d'accumuler des milles dans le confort de leur foyer.
- Air Canada place la sécurité au cœur de toutes ses activités. C'est pourquoi elle incorpore constamment les nouveaux renseignements sur la COVID-19 dans ses politiques et procédures en matière de santé et de sécurité à l'intention des voyageurs et des employés, que ce soit en milieu de travail, dans les aéroports ou à bord des appareils. Ces procédures prévoient l'obligation pour les clients de porter des couvre-visages et des mesures de distanciation physique, outre l'équipement de protection individuelle rehaussé pour les agents d'aéroport et les équipages, l'incitation aux pratiques sécuritaires comme le lavage fréquent des mains et la collaboration avec le gouvernement canadien dans le dépistage de la COVID-19 chez tous les passagers avant l'embarquement afin de déterminer s'ils sont aptes à voyager.
- Pour souligner son engagement à l'égard de la sécurité de la clientèle et du personnel, Air Canada lancera Air Canada SoinPropre+. Ce nouveau programme a pour objet de réduire le risque d'exposition à la COVID-19 par des mesures comme un entretien cabine rehaussé, la vérification obligatoire de la température du client avant l'embarquement, qui s'ajoute à un questionnaire de santé requis, une politique — en vigueur jusqu'au 30 juin 2020 — d'attribution des places visant à accroître l'espace individuel en classe économique sur tous les vols et la distribution aux clients de trousse de soins pour le nettoyage des mains et l'hygiène.

Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation au premier trimestre de 2020 se sont ressentis défavorablement de la pandémie de COVID-19, et on prévoit que cette incidence considérablement négative de la pandémie sur les flux de trésorerie et la situation financière d'Air Canada se maintiendra, malgré les initiatives d'atténuation susmentionnées. Étant donné l'incertitude qui persiste à l'égard de la pandémie de COVID-19, l'étendue complète et la durée des répercussions demeurent inconnues. Se reporter à la rubrique 6, *Gestion financière et gestion du capital*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la situation financière d'Air Canada et les mesures que celle-ci prend afin de gérer sa trésorerie.

4. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES PREMIERS TRIMESTRES DE 2020 ET DE 2019

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les premiers trimestres de 2020 et de 2019.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Premiers trimestres			
	2020	2019	Variation	
			\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	3 193 \$	3 797 \$	(604) \$	(16)
Fret	149	177	(28)	(16)
Autres	380	460	(80)	(17)
Total des produits	3 722	4 434	(712)	(16)
Charges d'exploitation				
Carburant aviation	836	997	(161)	(16)
Salaires et charges sociales	796	799	(3)	-
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	471	475	(4)	(1)
Dotation aux amortissements	504	456	48	11
Maintenance avions	270	245	25	10
Redevances aéroportuaires et de navigation	228	228	-	-
Frais de vente et de distribution	183	213	(30)	(14)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	234	294	(60)	(20)
Restauration et services à bord	97	103	(6)	(6)
Communications et technologies de l'information	135	101	34	34
Autres	401	396	5	1
Total des charges d'exploitation	4 155	4 307	(152)	(4)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(433)	127	(560)	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	(711)	263	(974)	
Produits d'intérêts	42	38	4	
Charges d'intérêts	(129)	(133)	4	
Intérêts incorporés	8	8	-	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(11)	(10)	(1)	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(34)	8	(42)	
Autres	(8)	(16)	8	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	(843)	158	(1 001)	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(1 276)	285	(1 561)	
Recouvrement d'impôts sur le résultat	227	60	167	
Bénéfice net (perte nette)	(1 049) \$	345 \$	(1 394) \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(4,00) \$	1,26 \$	(5,26) \$	
BAIIDA¹⁾	71 \$	583 \$	(512) \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(520) \$	24 \$	(544) \$	
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	(392) \$	17 \$	(409) \$	
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	(1,49) \$	0,06 \$	(1,55) \$	

1) Le BAIIDA, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté et le bénéfice ajusté par action – résultat dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Les répercussions à l'échelle du réseau de la pandémie de COVID-19, notamment les restrictions de déplacements imposées par les gouvernements, ont commencé à se faire sentir au début de mars 2020 et ont comprimé de 9,6 % la capacité exprimée en SMO à l'échelle du réseau au premier trimestre de 2020 en regard du trimestre correspondant de 2019. À mesure que la demande passagers poursuivait sa chute rapide, surtout à la fin de mars, Air Canada a continué de réduire progressivement la capacité, d'où une diminution de 28 % de la capacité à l'échelle du réseau en mars 2020 par rapport à mars 2019.

Les produits passages se sont établis à 3 193 M\$, en baisse de 604 M\$ (-15,9 %) par rapport au premier trimestre de 2019, ce qui traduit une contraction de 17,8 % du trafic, en partie compensée par l'amélioration de 2,3 % du rendement unitaire. À l'échelle du réseau, les PPSMO ont reculé de 6,9 % du fait d'une diminution de 7,4 points de pourcentage du coefficient d'occupation, facteur en partie contrebalancé par l'amélioration du rendement unitaire.

Étant donné l'incidence subite et prononcée de la pandémie de COVID-19 et de l'extrême difficulté de prévoir comment évoluera la demande, l'analyse des produits passages et des facteurs influant sur les variations du trafic et du rendement unitaire par région d'un exercice à l'autre ne sera pas présentée, car elle serait sans utilité.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les premiers trimestres de 2020 et de 2019.

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation	
	2020	2019	\$	%
Lignes intérieures	944 \$	1 097 \$	(153) \$	(13,9)
Lignes transfrontalières	755	942	(187)	(19,8)
Lignes transatlantiques	659	762	(103)	(13,5)
Lignes transpacifiques	392	534	(142)	(26,7)
Autres	443	462	(19)	(4,1)
Réseau	3 193 \$	3 797 \$	(604) \$	(15,9)

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

Premier trimestre 2020 par rapport au premier trimestre 2019	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pt)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	(13,9)	(6,5)	(15,2)	(7,5)	1,5	(7,9)
Lignes transfrontalières	(19,8)	(11,2)	(22,7)	(10,4)	3,7	(9,7)
Lignes transatlantiques	(13,5)	(3,4)	(11,6)	(6,8)	(2,1)	(10,4)
Lignes transpacifiques	(26,7)	(26,3)	(32,5)	(7,1)	8,7	(0,6)
Autres	(4,1)	1,6	(4,0)	(4,7)	(0,1)	(5,6)
Réseau	(15,9)	(9,6)	(17,8)	(7,4)	2,3	(6,9)

Produits fret

Au premier trimestre de 2020, les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 149 M\$, en baisse de 28 M\$ (-15,7 %) par rapport à la période correspondante de 2019 dans un contexte de diminution de 14,5 % du trafic et de contraction de 1,3 % du rendement unitaire. La demande à l'égard du transport de fret aérien à l'échelle du secteur a diminué, surtout à compter du mois de mars et, de ce fait, les réductions de capacité ont comprimé les volumes et exercé une pression à la baisse sur les rendements unitaires. Cette situation traduisait surtout l'incidence de la pandémie de COVID-19.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région aux premiers trimestres de 2020 et de 2019.

Produits fret (en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation	
	2020	2019	\$	%
Lignes intérieures	19 \$	26 \$	(7) \$	(27,3)
Lignes transfrontalières	9	12	(3)	(24,7)
Lignes transatlantiques	69	68	1	1,8
Lignes transpacifiques	38	56	(18)	(31,6)
Autres	14	15	(1)	(7,7)
Réseau	149 \$	177 \$	(28) \$	(15,7)

Autres produits

Au premier trimestre de 2020, les autres produits se sont chiffrés à 380 M\$, en baisse de 80 M\$ (-17 %) par rapport au premier trimestre de 2019, principalement du fait du fléchissement des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada attribuable à la pandémie de COVID-19.

Charges d'exploitation

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

- La charge de carburant aviation s'est établie à 836 M\$, en baisse de 161 M\$ (-16 %). Cette diminution tient à la contraction du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une réduction de 86 M\$, et au recul du cours du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), responsable d'un fléchissement de 75 M\$.
- Les salaires et les charges sociales se sont établis à 796 M\$, en baisse de 3 M\$ (moins de 1 %). Cette diminution traduit en grande partie la contraction de la charge de rémunération à base d'actions résultant du glissement du cours de l'action d'Air Canada et du recul des charges liées aux programmes d'intéressement des employés. Ces baisses ont été largement contrebalancées par l'accroissement du nombre d'employés équivalents temps plein (« ETP »), la hausse des salaires moyens en regard du trimestre correspondant de 2019 et l'augmentation des charges sociales en raison de l'incidence défavorable de la réduction des taux d'actualisation visant les régimes complémentaires de retraite et les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi.
- La dotation aux amortissements s'est chiffrée à 504 M\$, en hausse de 48 M\$ (+11 %). Cette hausse traduit en grande partie l'amplification du volume d'activités d'entretien moteurs visant les avions loués, l'intégration d'appareils au parc aérien principal d'Air Canada, notamment trois appareils A220 d'Airbus, et les programmes de rénovation d'appareils. La hausse s'explique également par l'accroissement de la dotation à l'amortissement des immobilisations incorporelles attribuable aux projets de technologie de l'information d'Air Canada.
- La charge de maintenance avions s'est chiffrée à 270 M\$, en hausse de 25 M\$ (+10 %) en grande partie du fait de l'augmentation des modalités de restitution des appareils et du volume accru d'activités de maintenance en glissement annuel.
- Les frais de vente et de distribution se sont élevés à 183 M\$, en baisse de 30 M\$ (-14 %), par suite de la contraction des produits passages imputable à la pandémie de COVID-19.
- Les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont chiffrés à 234 M\$, une baisse de 60 M\$ (-20 %) qui s'explique principalement par la contraction des volumes passagers attribuable à la pandémie de COVID-19.

- Les coûts liés aux communications et aux technologies de l'information se sont chiffrés à 135 M\$, en hausse de 34 M\$ (+34 %) du fait de l'amplification du volume de projets de technologie de l'information planifiés, notamment ceux ayant trait à la sûreté, à la résilience et à la modernisation des systèmes, aux données, aux plateformes d'intégration et à l'intelligence artificielle, ainsi que les frais récurrents découlant de l'implantation d'un nouveau système de gestion de passagers au quatrième trimestre de 2019.

Produits (charges) autres que d'exploitation

Au premier trimestre de 2020, les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 843 M\$, en regard de produits autres que d'exploitation de 158 M\$ au premier trimestre de 2019.

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

- Au premier trimestre de 2020, la perte de change s'est chiffrée à 711 M\$, contre un profit de change de 263 M\$ au premier trimestre de 2019. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 mars 2020 était de 1,4062 \$ CA tandis qu'il était de 1,2990 \$ CA le 31 décembre 2019. La perte de change au premier trimestre de 2020 tenait compte de la perte de change liée à la dette à long terme et aux obligations locatives de 692 M\$.
- Au premier trimestre de 2020, la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur s'est élevée à 34 M\$, en regard d'un profit de 8 M\$ au premier trimestre de 2019, par suite de la variation de la juste valeur de contrats à terme sur actions servant de couverture au titre du risque lié à la rémunération à base d'actions.

Impôts sur le résultat

Au premier trimestre de 2020, Air Canada a comptabilisé un recouvrement d'impôts sur le résultat de 227 M\$ en regard d'un recouvrement de 60 M\$ au premier trimestre de 2019.

5. PARC AÉRIEN

Devant la pandémie de COVID-19, Air Canada, de concert avec les transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte aux termes de contrats d'achat de capacité, a réduit la capacité en immobilisant au sol un certain nombre d'appareils. Air Canada continuera d'évaluer les ajustements et les autres mesures visant le parc aérien, la capacité et l'horaire en fonction de l'évolution de la situation. Étant donné l'incertitude qui persiste à l'égard de la pandémie de COVID-19 et de l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing et du moment de leur remise en service, l'information présentée à la rubrique 9, *Parc aérien*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada ne représente plus le parc aérien en exploitation d'Air Canada ni le calendrier de livraison connexe. Pour l'heure, la Société ne peut raisonnablement prévoir la planification de son parc aérien, non plus que l'horaire ou la capacité durant et après la pandémie de COVID-19 tant qu'aucune projection fiable ne peut être faite relativement à la demande et que l'incidence et la durée de l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing ne sont pas connues.

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 2019 et au 31 mars 2020. Les tableaux ci-après comprennent un nombre important d'appareils qui ont été immobilisés au sol en raison de la pandémie de COVID-19 ainsi que les 24 appareils 737 MAX de Boeing du parc aérien principal qui font l'objet d'une interdiction de vol depuis mars 2019. Air Canada accélérera le retrait de son parc de 79 appareils plus anciens, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer, ces derniers étant mis hors service immédiatement. Cette mesure simplifiera le parc aérien global de la Société, réduira sa structure de coûts et diminuera son empreinte carbone.

	Réel		
	31 décembre 2019	Modifications apportées au premier trimestre de 2020	31 mars 2020
Parc aérien principal			
<u>Gros-porteurs</u>			
787-8 de Boeing	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29
777-300ER de Boeing	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6
767-300ER de Boeing	5	-	5
A330-300 d'Airbus	13	2	15
<u>Appareils monocouloirs</u>			
737 MAX 8 de Boeing	24	-	24
A321 d'Airbus	15	-	15
A320 d'Airbus	38	-	38
A319 d'Airbus	16	-	16
A220-300 d'Airbus	1	3	4
E190 d'Embraer	14	-	14
Total – parc aérien principal	188	5	193
Air Canada Rouge			
<u>Gros-porteurs</u>			
767-300ER de Boeing	25	-	25
<u>Appareils monocouloirs</u>			
A321 d'Airbus	14	-	14
A320 d'Airbus	3	1	4
A319 d'Airbus	22	-	22
Total – Air Canada Rouge	64	1	65
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	252	6	258

Le 13 mars 2019, Transports Canada a publié un avis de sécurité visant la fermeture de l'espace aérien canadien aux appareils 737 MAX de Boeing jusqu'à nouvel ordre. Par la suite, la Federal Aviation Administration a temporairement interdit de vol ces appareils, et Boeing a suspendu toutes les livraisons de 737 MAX de Boeing aux transporteurs clients. Au moment de l'interdiction de vol, Air Canada comptait 24 appareils 737 MAX de Boeing dans son parc aérien en exploitation.

Au premier trimestre de 2020, Air Canada a finalisé la modification de sa commande initiale passée en 2013 auprès de Boeing, laquelle visait 61 appareils 737 MAX de Boeing, en vue de retrancher 11 appareils 737 MAX 9 de Boeing dont la livraison était prévue auparavant en 2023 et en 2024. Cette modification traduisait les besoins à long terme et en évolution quant à la planification du parc aérien d'Air Canada pour ces années.

Air Canada a une commande ferme portant sur 45 appareils A220-300 d'Airbus. À ce jour, elle a pris livraison de quatre de ces appareils et elle prévoit prendre livraison de 14 autres appareils en 2020.

Air Canada prévoit la livraison d'un autre appareil A330 d'Airbus en 2020.

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2019 et au 31 mars 2020, pour le compte d'Air Canada par Jazz, Sky Regional et d'autres sociétés aériennes assurant des vols sous le nom de marque Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada. Le tableau ci-après comprend un nombre important d'appareils qui ont été immobilisés temporairement au sol en conséquence de la pandémie de COVID-19.

	Réel		
	31 décembre 2019	Modifications apportées au premier trimestre de 2020	31 mars 2020
E175 d'Embraer	25	-	25
CRJ-100/200 de Bombardier	22	(3)	19
CRJ-900 de Bombardier	26	-	26
Dash 8-100 de Bombardier	6	-	6
Dash 8-300 de Bombardier	23	-	23
Dash 8-Q400 de Bombardier	44	-	44
Total – Air Canada Express	146	(3)	143

Autres appareils exploités par des transporteurs aux termes de CAC

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

6. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

6.1. 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 au besoin des engagements de financement pour les appareils nouveaux et actuels ainsi qu'en exécutant d'autres activités de financement.

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements d'immobilisations, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 6.6, 6.7 et 6.8 du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, 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'arrangements de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement.

Au 31 mars 2020, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 6 523 M\$ (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 6 128 M\$ ainsi que de placements à long terme de 395 M\$), comparativement à des liquidités non soumises à restrictions de 7 039 M\$ au 31 mars 2019 (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 876 M\$, de facilités de crédit non utilisées de 1 001 M\$ ainsi que de placements à long terme de 162 M\$).

Air Canada définit la trésorerie excédentaire comme le total de la trésorerie et des placements qui excède le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités d'exploitation. Cette mesure de la liquidité comprend la trésorerie, les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions à court terme ainsi que les placements à long terme. Air Canada estime que le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités commerciales courantes correspond à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie suffit pour couvrir les produits passages perçus d'avance et combler les besoins de liquidité d'Air Canada, comme ils sont décrits ci-dessus. La trésorerie excédentaire se chiffrait à 2 942 M\$ au 31 mars 2020. La trésorerie excédentaire est portée en réduction des capitaux propres dans le calcul du rendement du capital investi. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

En outre, Air Canada surveille son levier financier qu'elle mesure à l'aide du ratio dette nette-BAIIDA, comme il est expliqué plus en détail à la rubrique 6.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

Incidence de la pandémie de COVID-19

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus en raison de la pandémie de coronavirus (« COVID-19 ») et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada et les États-Unis. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. Se reporter à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Dans le cadre des initiatives en cours afin d'atténuer les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur sa situation de trésorerie, Air Canada a pris ou prendra les mesures suivantes :

- Air Canada a réduit la capacité pour le deuxième trimestre de 2020 de 85 % à 90 % en regard du deuxième trimestre de 2019. La capacité pour le troisième trimestre de 2020 devrait être comprimée d'environ 75 % par rapport à celle du troisième trimestre de 2019. La Société continuera d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre les mesures nécessaires pour tenir compte des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des fermetures de frontières à l'échelle mondiale ainsi que de la demande passagers.
- En mars 2020, Air Canada a utilisé ses facilités de crédit renouvelables de 600 M\$ US et de 200 M\$, pour un produit net global de 1,027 G\$. Au 31 mars 2020, les liquidités non soumises à restrictions d'Air Canada se chiffraient à 6,523 G\$.
- En avril 2020, Air Canada a conclu un prêt à terme d'une durée de 364 jours d'un montant de 600 M\$ US garanti par des avions et des moteurs de rechange, pour un produit net de 829 M\$. Compte tenu de cette facilité et de l'évaluation estimative à la baisse des actifs en raison de la COVID-19, le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroplan et de Vacances Air Canada) s'élève à environ 2,6 G\$. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour accroître ses niveaux de trésorerie, Air Canada envisage d'autres accords de financement.
- À la fin d'avril 2020, Air Canada a conclu un accord de financement relais de 788 M\$ visant 18 appareils A220 d'Airbus, financement qui peut être utilisé aux fins générales de l'entreprise. Air Canada devrait remplacer ce financement par des accords de financement garanti à long terme, conclus avec le même prêteur, vers la fin de 2020.
- Outre les économies attribuables à l'importante diminution de la capacité, ainsi qu'aux programmes de réduction des effectifs et autres mesures d'atténuation, Air Canada a mis sur pied un programme de maîtrise des coûts et de réduction et report des dépenses d'investissement à l'échelle de l'entreprise, qui se chiffre désormais à environ 1 050 M\$, en hausse par rapport à l'objectif initial de 500 M\$. Air Canada demeure à l'affût d'autres possibilités de préservation des liquidités.
- Air Canada a suspendu les achats d'actions dans le cadre de son programme de rachat d'actions au début du mois de mars 2020.

Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation au premier trimestre de 2020 se sont ressentis défavorablement de la pandémie de COVID-19, et on prévoit que cette incidence considérablement négative de la pandémie sur les flux de trésorerie et la situation financière d'Air Canada se maintiendra, malgré les initiatives d'atténuation susmentionnées. Étant donné l'incertitude qui persiste à l'égard de la pandémie de COVID-19, l'étendue complète et la durée des répercussions demeurent inconnues.

6.2. Situation financière

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

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2020	31 décembre 2019	Variation (\$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	6 128 \$	5 889 \$	239 \$
Autres actifs courants	1 150	1 627	(477)
Actifs courants	7 278 \$	7 516 \$	(238) \$
Placements, dépôts et autres actifs	711	936	(225)
Immobilisations corporelles	12 872	12 834	38
Actifs au titre des régimes de retraite	3 112	2 064	1 048
Impôt sur le résultat différé	37	134	(97)
Immobilisations incorporelles	1 053	1 002	51
Goodwill	3 273	3 273	-
Total de l'actif	28 336 \$	27 759 \$	577 \$
Passif			
Passifs courants	6 428 \$	7 775 \$	(1 347) \$
Dette à long terme et obligations locatives	9 650	8 024	1 626
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	3 863	3 136	727
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 547	2 930	(383)
Provisions liées à la maintenance	1 275	1 240	35
Autres passifs non courants	136	181	(45)
Impôt sur le résultat différé	176	73	103
Total du passif	24 075 \$	23 359 \$	716 \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	4 261 \$	4 400 \$	(139) \$
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires	28 336 \$	27 759 \$	577 \$

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 6.4, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les obligations locatives sont examinées aux rubriques 6.3, *Dette nette*, et 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*.

Au 31 mars 2020, l'actif net au titre des régimes de retraite s'établissait à 565 M\$ (soit l'actif au titre des régimes de retraite de 3 112 M\$, déduction faite du passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 2 547 M\$), en hausse de 1 431 M\$ par rapport au 31 décembre 2019. L'augmentation s'explique par le profit net à la réévaluation des passifs liés aux avantages du personnel de 1 508 M\$ (1 108 M\$, après impôts) comptabilisé à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada. Ce profit tenait compte de l'incidence de l'augmentation de 108 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer le passif, en partie contrebalancée par la baisse du rendement de l'actif au titre des régimes.

6.3. Dette nette

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	31 mars 2020	31 décembre 2019	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	9 650 \$	8 024 \$	1 626 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 043	1 218	(175)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	10 693 \$	9 242 \$	1 451 \$
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie, placements à court terme et placements à long terme	(6 523)	(6 401)	(122)
Dette nette¹⁾	4 170 \$	2 841 \$	1 329 \$
BAIIDA (12 derniers mois)	3 124 \$	3 636 \$	(512) \$
Ratio dette nette-BAIIDA²⁾	1,3	0,8	0,5

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

2) Le ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier » dans le présent rapport de gestion) est une mesure financière hors PCGR et il est utilisé par Air Canada afin d’évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette divisée par le BAIIDA des 12 derniers mois. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

Au 31 mars 2020, la dette nette s’établissait à 4 170 M\$, en hausse de 1 329 M\$ par rapport au 31 décembre 2019, du fait des retraits de 600 M\$ US et de 200 M\$ sur les facilités de crédit renouvelables d’Air Canada, facteur en partie compensé par les remboursements de 509 M\$ sur la dette. L’incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 31 mars 2020 par rapport au 31 décembre 2019 a accru de 692 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains).

Au 31 mars 2020, le ratio de levier financier (ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois) s’est établi à 1,3, par rapport à 0,8 au 31 décembre 2019.

Au 31 mars 2020, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d’Air Canada avant impôts s’établissait à 7,6 %. Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 19,9 %, et au coût moyen mixte des emprunts et des obligations locatives de 4,6 % (composé du coût moyen des emprunts de 3,7 % et du coût moyen des obligations locatives de 6,3 %). Par comparaison, au 31 décembre 2019, le CMPC avant impôts s’établissait à 7,0 %, qui correspondait au coût du capital, estimé à 15,0 %, et au coût moyen mixte des emprunts et des obligations locatives de 5,0 % (composé du coût moyen des emprunts de 4,1 % et du coût moyen des obligations locatives de 6,5 %).

6.4. Fonds de roulement

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

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2020	31 décembre 2019	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	6 128 \$	5 889 \$	239 \$
Créances clients	567	926	(359)
Autres actifs courants	583	701	(118)
Total des actifs courants	7 278 \$	7 516 \$	(238) \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 260	2 456	(196)
Produits passages perçus d'avance	2 614	2 939	(325)
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	511	1 162	(651)
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 043	1 218	(175)
Total des passifs courants	6 428 \$	7 775 \$	(1 347) \$
Fonds de roulement, montant net	850 \$	(259) \$	1 109 \$

Le montant net du fonds de roulement de 850 M\$ au 31 mars 2020 représente un accroissement de 1 109 M\$ par rapport au 31 décembre 2019. Cette amélioration est attribuable au produit net en trésorerie de 1 027 M\$ tiré des prélèvements sur les facilités de crédit renouvelables et au reclassement d'une partie des produits différés d'Aéroparc des éléments courants aux éléments non courants, par suite de la réduction estimative des échanges de milles Aéroparc au cours des 12 prochains mois. Ces facteurs, qui ont accru le montant net du fonds de roulement, ont été en partie contrebalancés par la diminution des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation imputable au fléchissement des résultats et des produits passages perçus d'avance durant la période en raison de la pandémie de COVID-19. Les produits passages perçus d'avance augmentent généralement aux premier et deuxième trimestres à l'orée de la haute saison estivale. En revanche, du fait de la pandémie de COVID-19 et du fléchissement soudain de la demande passagers, facteurs conjugués à l'accroissement des remboursements aux clients, l'élément de passif au titre des produits passages perçus d'avance a baissé au premier trimestre de 2020. En outre, la valeur résiduelle de billets non remboursables relatifs à des vols annulés en raison de la pandémie de COVID-19 est préservée pour une période d'au plus 24 mois, ce qui pourrait comprimer encore davantage les produits passages perçus d'avance à mesure que ces valeurs résiduelles sont utilisées pour l'achat de nouveaux billets.

6.5. Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2020	2019	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	(20) \$	3 111 \$	(3 131) \$
Produits des emprunts	1 027	-	1 027
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(509)	(252)	(257)
Actions rachetées aux fins d'annulation	(132)	(51)	(81)
Émission d'actions	1	1	-
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement	387 \$	(302) \$	689 \$
Placements à court terme et placements à long terme	408	(380)	788
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(373)	(920)	547
Produit de la vente d'actifs	2	2	-
Acquisition d'Aéroplan	-	(497)	497
Participation dans Chorus	-	(97)	97
Autres	31	36	(5)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'investissement	68 \$	(1 856) \$	1 924 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	63 \$	(1) \$	64 \$
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	498 \$	952 \$	(454) \$

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

Au premier trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont établis à 20 M\$, en baisse de 3 131 M\$ en regard de la période correspondante de 2019, du fait de la contraction de la trésorerie tirée du fonds de roulement en raison de la baisse des produits passages perçus d'avance et de la détérioration du résultat d'exploitation en mars, facteurs imputables à l'incidence de la pandémie de COVID-19. Au premier trimestre de 2019, des entrées de trésorerie de 1 612 M\$ relatives à l'acquisition d'Aéroplan par Air Canada avaient eu une incidence favorable sur les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation.

Flux de trésorerie nets provenant des activités de financement

Au premier trimestre de 2020, les entrées nettes de trésorerie provenant des activités de financement se sont chiffrées à 387 M\$, en hausse de 689 M\$ en regard du premier trimestre de 2019. Le produit tiré des emprunts de 1 027 M\$ au premier trimestre de 2020 rend compte des retraits de 600 M\$ US et de 200 M\$ sur les facilités de crédit renouvelables d'Air Canada en mars 2020. La réduction de la dette à long terme et des obligations locatives s'est chiffrée à 509 M\$.

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement

Au premier trimestre de 2020, les entrées nettes de trésorerie provenant des activités d'investissement se sont établies à 68 M\$, soit une amélioration de 1 924 M\$ qui traduit en grande partie les transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme, outre la baisse des achats nets d'immobilisations corporelles. Les achats d'immobilisations corporelles sont également présentés déduction faite du paiement de règlement additionnel de la part de Boeing relativement à

l'immobilisation au sol de la flotte d'appareils 737 MAX. Les chiffres du premier trimestre tenaient compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan par Air Canada le 10 janvier 2019.

Se reporter aux rubriques 6.4, *Fonds de roulement*, 6.2, *Situation financière*, 6.3, *Dette nette*, et 6.9, *Capital social*, 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)	Premiers trimestres		
	2020	2019	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	(20) \$	3 111 \$	(3 131) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(373)	(920)	547
Produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan (indiqué ci-dessus)	-	(1 612)	1 612
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	(393) \$	579 \$	(972) \$

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement et du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Le produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan a également été exclu du calcul des flux de trésorerie disponibles d'Air Canada en 2019. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Le montant négatif des flux de trésorerie disponibles de 393 M\$ s'est détérioré de 972 M\$, par rapport au premier trimestre de 2019, en raison de la contraction des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation imputable à la pandémie de COVID-19, facteur en partie compensé par la baisse des dépenses d'investissement en glissement annuel.

6.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

Appareils 737 MAX de Boeing

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

- Des commandes fermes de 50 appareils 737 MAX 8 de Boeing.
- Des options d'achat visant 18 appareils 737 MAX de Boeing.
- Certains droits d'achat visant 30 appareils 737 MAX de Boeing supplémentaires.

Vingt-quatre appareils 737 MAX 8 de Boeing ont été livrés. Le calendrier de livraison des 26 appareils 737 MAX 8 de Boeing restants et leur remise en service sont incertains. Le tableau des engagements en immobilisations ci-après reflète les hypothèses d'Air Canada relatives au calendrier de livraison, qui peuvent changer compte tenu de la durée et de toute incidence connexe de l'immobilisation au sol des avions 737 MAX de Boeing.

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

Appareils A220-300 d'Airbus

Aux termes d'un contrat d'achat intervenu entre Air Canada et Bombardier Inc. (« Bombardier ») en juin 2016, Air Canada a procédé à la commande ferme de 45 appareils A220-300 d'Airbus (appelés auparavant appareils CS300 de la gamme C Series de Bombardier) et des options visant 30 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires. Le premier appareil A220 d'Airbus a été livré à la fin de 2019, trois autres l'ont été au premier trimestre de 2020 et 14 autres devraient être livrés en 2020.

Engagements d'immobilisations

Comme il est indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 31 mars 2020, d'environ 4 334 M\$. Ce tableau tient compte de l'incidence du programme de réduction et de report des dépenses d'investissement (décrit ci-haut) mis en place au premier trimestre de 2020.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2020	2021	2022	2023	2024	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	1 085 \$	2 030 \$	1 023 \$	196 \$	- \$	- \$	4 334 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	265	460	473	675	706	Non disponible	Non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	143	346	440	421	421	Non disponible	Non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	1 493 \$	2 836 \$	1 936 \$	1 292 \$	1 127 \$	Non disponible	Non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2023 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, une estimation de 421 M\$ a été établie pour 2023 et 2024.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 mars 2020, soit 1 \$ US pour 1,4062 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils est basé sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 31 mars 2020.

6.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

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

En date du 1^{er} avril 2020, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité de 2,7 G\$. Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations définies du même régime de retraite.

Le total des cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite à prestations déterminées (compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires) devrait se chiffrer à 100 M\$ pour 2020.

Au 31 mars 2020, une tranche approximative de 82,5 % des actifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada était investie dans des instruments de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche substantielle du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada cherche à maintenir un pourcentage élevé de produits de placement à revenu fixe à long terme afin de couvrir les passifs au titre des régimes de retraite.

6.8. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d’Air Canada au 31 mars 2020, y compris celles liées au paiement d’intérêts et de capital à l’égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements. Les dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements présentées dans le tableau ci-après pourraient changer une fois que seront connues la durée et l’incidence de l’interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing. Les obligations contractuelles présentées ci-après ne tiennent pas compte de l’incidence des modifications apportées au parc mises en œuvre après le 31 mars 2020 et dont les répercussions n’ont pas encore été déterminées.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2020	2021	2022	2023	2024	Par la suite	Total
<u>Capital</u>							
Dette à long terme	276 \$	1 028 \$	549 \$	2 330 \$	311 \$	2 499 \$	6 993 \$
Obligations locatives	525	549	468	459	417	1 369	3 787
Total des obligations liées au capital	801 \$	1 577 \$	1 017 \$	2 789 \$	728 \$	3 868 \$	10 780 \$
<u>Intérêts</u>							
Dette à long terme	198	218	181	146	92	252	1 087
Obligations locatives	159	171	139	111	84	357	1 021
Total des intérêts	357 \$	389 \$	320 \$	257 \$	176 \$	609 \$	2 108 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	1 158 \$	1 966 \$	1 337 \$	3 046 \$	904 \$	4 477 \$	12 888 \$
Dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements	1 085 \$	2 030 \$	1 023 \$	196 \$	- \$	- \$	4 334 \$
Total des obligations contractuelles¹⁾	2 243 \$	3 996 \$	2 360 \$	3 242 \$	904 \$	4 477 \$	17 222 \$

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

6.9. Capital social

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

	31 mars 2020	31 décembre 2019
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable	123 723 049	126 664 740
Actions à droit de vote	137 210 123	137 151 838
Total des actions émises et en circulation	260 933 172	263 816 578
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	6 059 428	4 890 095
Total des actions pouvant être émises	6 059 428	4 890 095
Total des actions en circulation et pouvant être émises	266 992 600	268 706 673

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

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

Au premier trimestre de 2020, Air Canada a racheté au total, aux fins d'annulation, 2 910 800 actions à un prix moyen de 43,76 \$ l'action pour une contrepartie totale de 127 M\$.

En raison de la pandémie de COVID-19, les rachats d'actions dans le cadre du programme de rachat d'actions ont été suspendus en mars 2020.

7. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2018			2019				2020
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Produits d’exploitation	4 324 \$	5 395 \$	4 227 \$	4 434 \$	4 739 \$	5 529 \$	4 429 \$	3 722 \$
Charges d’exploitation	4 016	4 472	4 048	4 307	4 317	4 573	4 284	4 155
Bénéfice d’exploitation	308	923	179	127	422	956	145	(433)
Produits (charges) autres que d’exploitation	(414)	31	(570)	158	18	(78)	27	(843)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(106)	954	(391)	285	440	878	172	(1 276)
(Charge) recouvrement d’impôts sur le résultat	4	(252)	31	60	(97)	(242)	(20)	227
Bénéfice net (perte nette)	(102)	702	(360)	345	343	636	152	(1 049)
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(0,37) \$	2,55 \$	(1,33) \$	1,26 \$	1,26 \$	2,35 \$	0,56 \$	(4,00) \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	185 \$	815 \$	68 \$	24 \$	326 \$	857 \$	66 \$	(520) \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	129 \$	580 \$	55 \$	17 \$	240 \$	613 \$	47 \$	(392) \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	0,47 \$	2,10 \$	0,20 \$	0,06 \$	0,88 \$	2,27 \$	0,17 \$	(1,49) \$

1) Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action – résultat dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

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

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

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

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

Réseau	2019				2020
	T1	T2	T3	T4	T1
PPSMO (en cents)	14,6	15,5	15,8	15,0	13,6
CESMO (en cents)	16,6	15,5	14,1	16,2	17,7
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	11,6	11,1	10,1	11,9	13,1
Coût du litre de carburant (en cents) ²⁾	75,5	79,2	74,7	75,0	69,2

1) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion et aux autres rapports de gestion d’Air Canada, à l’adresse aircanada.com, pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.

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

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

Réseau	2018			2019				2020
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
PMP (en millions)	22 654	28 465	20 801	21 293	23 463	27 954	21 403	17 507
SMO (en millions)	27 269	33 137	25 598	26 016	27 910	32 457	26 431	23 511
Coefficient d'occupation (en %)	83,1	85,9	81,3	81,8	84,1	86,1	81,0	74,5
Lignes intérieures								
PMP (en millions)	5 003	6 339	4 684	4 251	5 097	6 298	4 682	3 604
SMO (en millions)	6 026	7 482	5 667	5 274	6 068	7 474	5 861	4 930
Coefficient d'occupation (en %)	83,0	84,7	82,7	80,6	84,0	84,3	79,9	73,1
Lignes transfrontalières								
PMP (en millions)	3 848	4 172	3 734	4 296	3 845	4 010	3 695	3 322
SMO (en millions)	4 673	4 962	4 662	5 341	4 686	4 764	4 700	4 741
Coefficient d'occupation (en %)	82,3	84,1	80,1	80,4	82,0	84,2	78,6	70,1
Lignes transatlantiques								
PMP (en millions)	7 084	10 642	5 813	4 943	7 496	10 580	6 265	4 369
SMO (en millions)	8 571	12 231	7 206	6 177	8 882	12 068	7 710	5 964
Coefficient d'occupation (en %)	82,7	87,0	80,6	80,0	84,4	87,7	81,3	73,3
Lignes transpacifiques								
PMP (en millions)	4 936	5 630	4 514	4 486	5 072	5 364	4 504	3 026
SMO (en millions)	5 829	6 484	5 541	5 367	5 971	6 217	5 456	3 957
Coefficient d'occupation (en %)	84,7	86,8	81,5	83,6	84,9	86,3	82,6	76,5
Autres lignes								
PMP (en millions)	1 783	1 682	2 056	3 317	1 953	1 702	2 257	3 186
SMO (en millions)	2 170	1 978	2 522	3 857	2 303	1 934	2 704	3 919
Coefficient d'occupation (en %)	82,1	85,0	81,6	86,0	84,8	88,0	83,5	81,3

8. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Les instruments financiers d’Air Canada et ses pratiques en matière de gestion du risque sont résumés à la rubrique 13, *Instruments financiers et gestion du risque*, du rapport de gestion de 2019 d’Air Canada et ils n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 10 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d’Air Canada du premier trimestre de 2020 pour un complément d’information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

9. MÉTHODES COMPTABLES

Les méthodes comptables d’Air Canada sont résumées à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2019 d’Air Canada et elles n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d’Air Canada du premier trimestre de 2020 pour un complément d’information sur les méthodes comptables d’Air Canada.

10. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les jugements et estimations comptables critiques d’Air Canada sont résumés à la rubrique 15, *Jugements et estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2019 d’Air Canada. Ils n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors, à l’exception des répercussions de la pandémie de COVID-19, situation en constante évolution qui fait l’objet d’une analyse plus poussée à la note 3 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d’Air Canada du premier trimestre de 2020.

11. ARRANGEMENTS HORS BILAN

L’information sur les arrangements hors bilan d’Air Canada est présentée à la rubrique 16, *Arrangements hors bilan*, du rapport de gestion de 2019 d’Air Canada. Les arrangements hors bilan n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors.

12. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

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

13. SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS

Dans son rapport de gestion de 2019, Air Canada présentait l’incidence financière que les variations des prix du carburant aviation et la valeur du dollar canadien auraient eue de manière générale sur les résultats d’exploitation antérieurs d’Air Canada. Étant donné la pandémie de COVID-19 et ses répercussions sur les résultats financiers d’Air Canada, les renseignements fournis à ce moment-là ne donnent pas une indication des tendances futures ou des résultats futurs et, compte tenu de cette incertitude, il est impossible pour Air Canada de prédire ces tendances ou résultats.

14. FACTEURS DE RISQUE

Pour obtenir une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada, se reporter à la rubrique 20, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. À l'exception de la mise à jour qui suit, il n'est survenu aucune modification notable visant les facteurs de risque concernant la Société depuis lors.

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus en raison de la pandémie de coronavirus (« COVID-19 ») et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada et les États-Unis. Les effets de la pandémie de COVID-19 à l'échelle du réseau ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La demande de voyages pour le reste de 2020 demeure très difficile à déterminer étant donné les restrictions imposées par les gouvernements, les inquiétudes au sujet des déplacements liées au virus de la COVID-19 et les attentes des voyageurs à l'égard de la nécessité de certaines précautions comme la distanciation physique. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation s'améliorera. 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. Ces mesures dépendront de divers facteurs, dont l'évolution de l'épidémie, les mesures prises par le gouvernement et la réaction des passagers, dont aucun ne peut être prédit avec certitude.

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

Conséquence de la pandémie de COVID-19, Air Canada a réduit sa capacité de 85 % à 90 % pour le deuxième trimestre de 2020 et d'environ 75 % pour le troisième trimestre de 2020 et elle continuera d'ajuster ses horaires et de prendre d'autres mesures afin d'atténuer l'incidence de la pandémie. En ce qui concerne les clients affectés par les annulations, Air Canada rembourse les billets à tarif remboursable conformément aux modalités les régissant et elle offre un bon de transport valable pendant 24 mois aux clients détenant des billets non remboursables. Selon les lois en vigueur dans les territoires visés par certains vols, Air Canada pourrait être tenue de procéder à des remboursements de billets non remboursables. Le non-remboursement de billets non remboursables pourrait exposer Air Canada à des litiges, y compris des recours collectifs, ainsi que des mesures d'application par les autorités de réglementation dans certains territoires. Les obligations changent sans cesse, car des lois d'urgence sont envisagées en vue de circonscrire les obligations de remboursement dans un certain nombre de territoires, y compris en Europe. En ce qui concerne les pays où les obligations de remboursement sont ou seront maintenues ou appliquées, les remboursements connexes pourraient avoir des répercussions sur la trésorerie d'Air Canada, et l'incidence de l'ensemble de ces risques pourrait être considérable.

15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

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

Dans les documents déposés par la Société pour l'exercice 2019, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Dans les documents déposés par la Société pour le premier trimestre de 2020, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

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

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

Au cours du trimestre clos le 31 mars 2020, aucune modification significative au contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence significative sur celui-ci.

16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

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

BAIIDA

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2020	2019	Variation (\$)
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	(433) \$	127 \$	(560) \$
Rajouter :			
Dotation aux amortissements	504	456	48
BAIIDA	71 \$	583 \$	(512) \$

CESMO ajustées

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

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

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2020	2019	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 155 \$	4 307 \$	(152) \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Charge de carburant aviation	(836)	(997)	161
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(234)	(294)	60
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 085 \$	3 016 \$	69 \$
SMO (en millions)	23 511	26 016	(9,6) %
CESMO ajustées (en cents)	13,12 ¢	11,59 ¢	13,2 %

Résultat avant impôts ajusté

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2020	2019	Variation (\$)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	(1 276) \$	285 \$	(1 561) \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Perte (profit) de change	711	(263)	974
Coût financier net au titre des avantages du personnel	11	10	1
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	34	(8)	42
Résultat avant impôts ajusté	(520) \$	24 \$	(544) \$

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2020	2019	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	(1 049) \$	345 \$	(1 394) \$
Compte tenu des éléments suivants :			
(Profit) perte de change	624	(221)	845
Coût financier net au titre des avantages du personnel	8	7	1
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	25	(6)	31
Recouvrement d'impôts net exceptionnel	-	(108)	108
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)	(392) \$	17 \$	(409) \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	263	274	(11)
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué	(1,49) \$	0,06 \$	(1,55) \$

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

(en millions)	Premiers trimestres	
	2020	2019
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	263	271
Effet dilutif	2	3
Retrancher l'effet antidilutif	(2)	-
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	263	274

Rendement du capital investi

Air Canada se sert du rendement du capital investi afin d'évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise pour générer des rendements. Le rendement du capital investi se fonde sur le résultat avant impôts ajusté, compte non tenu des charges d'intérêts. Le capital investi comprend la moyenne de la dette à long terme en glissement annuel, la moyenne des obligations locatives en glissement annuel, la moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires en glissement annuel, déduction faite de la trésorerie excédentaire. Air Canada définit la trésorerie excédentaire comme le total de la trésorerie et des placements qui excède le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités d'exploitation. Cette mesure de la liquidité comprend la trésorerie, les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions à court terme ainsi que les placements à long terme. Air Canada estime que le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités commerciales courantes correspond à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie suffit pour couvrir les produits passages perçus d'avance et combler les besoins de liquidité d'Air Canada, comme ils sont décrits à la rubrique 6.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion. Air Canada calcule le capital investi en fonction d'une méthode de calcul du rendement du capital investi basée sur la valeur comptable, comme il est décrit ci-dessus. Se reporter à la définition du résultat avant impôts ajusté plus haut en vue de savoir pourquoi Air Canada recourt au résultat avant impôts ajusté pour évaluer le rendement financier avant impôts global de ses activités.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Périodes de 12 mois closes les	
	31 mars 2020	31 décembre 2019
Bénéfice avant impôts sur le résultat selon les PCGR	214 \$	1 775 \$
Retrancher :		
(Profit) perte de change	475	(499)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	40	39
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	19	(23)
Profit aux règlements et modifications de dettes	(6)	(6)
Profit à la cession d'actifs	(13)	(13)
Résultat avant impôts ajusté	729 \$	1 273 \$
Compte tenu des éléments suivants :		
Charge d'intérêts	511	515
Résultat avant impôts ajusté avant les intérêts	1 240 \$	1 788 \$
Capital investi :		
Moyenne de la dette à long terme et des obligations locatives	10 195	9 582
Moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires, déduction faite de la trésorerie excédentaire	1 075	1 951
Capital investi	11 270 \$	11 533 \$
Rendement du capital investi (en %)	11,0 %	15,5 %

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles sont couramment utilisés dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. En outre, les flux de trésorerie disponibles de 2019 ne tiennent pas compte du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

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

Le ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier » dans le présent rapport de gestion) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette divisée par le BAIIDA des 12 derniers mois (compte non tenu des éléments particuliers). Comme il est mentionné plus haut, Air Canada retranche les éléments particuliers des résultats relatifs au BAIIDA (qui sont utilisés pour déterminer le ratio de levier financier), car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente. Se reporter à la rubrique 6.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

17. GLOSSAIRE

Aéropian – Aéropian inc.

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

BAIIDA – Bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements. Le BAIIDA est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Air Canada retrace les éléments particuliers du calcul du BAIIDA.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé(e) d'Air Canada ajusté(e) en vue d'en exclure l'incidence après impôts du profit ou de la perte de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers. Le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Boeing – The Boeing Company.

Bombardier – Bombardier Inc.

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

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

CESMO ajustées – Charges d'exploitation par SMO ajustées afin d'en exclure l'effet attribuable à la charge de carburant aviation, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et aux éléments particuliers. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

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

Flux de trésorerie disponibles – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles de 2019 ne tiennent pas compte du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéropian. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, et 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ratio de levier financier – Ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIDA des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 6.3, *Dette nette*, et 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement du capital investi – Mesure de la rentabilité du capital qu'utilise une société pour générer des rendements. Le rendement du capital investi est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *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 et ajusté en vue d'en exclure l'incidence du profit ou de la perte de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

Sky Regional – Sky Regional Airlines Inc.