



Présentation aux investisseurs

Le 15 décembre 2020



Informations relatives au placement et aux mesures financières

Avis important aux investisseurs éventuels dans les actions à droit de vote variable de catégorie A et les d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada (collectivement, les « actions ») :

Un prospectus provisoire daté du 15 décembre 2020 (le « prospectus ») contenant de l'information importante au sujet des actions décrites dans le présent document a été déposé auprès des autorités en valeurs mobilières de chaque province et territoire du Canada. Un exemplaire du prospectus qui a été déposé, et de toutes ses modifications, doit être transmis avec le présent document. Le prospectus est susceptible d'être complété ou modifié. Il n'y aura aucune vente ni aucune acceptation d'une offre d'achat des actions avant le visa du prospectus définitif. Le présent document ne révèle pas de façon complète tous les faits importants relatifs aux actions offertes. Il est recommandé aux investisseurs de lire le prospectus et toutes ses modifications pour obtenir l'information relative à ces faits, particulièrement les facteurs de risques liés aux actions offertes, avant de prendre une décision d'investissement. Le présent document est présenté sous réserve de l'information contenue dans le prospectus et dans les documents qui y sont intégrés par renvoi, et doit être lu parallèlement à celle-ci. Les investisseurs éventuels dans les actions doivent se fier uniquement à l'information contenue dans le prospectus et les documents qui y sont intégrés par renvoi. Les actions visées par le prospectus, dans sa version éventuellement modifiée ou complétée, et chaque document qui y est intégré par renvoi ou réputé intégré par renvoi, ne sont offertes que là où l'autorité compétente a accordé son visa; elles ne peuvent être proposées que par des personnes dûment inscrites.

Mesures financières hors PCGR

Le présent document comprend également certaines mesures financières hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR utilisés 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 un substitut aux résultats établis selon les PCGR ou comme une meilleure information. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion annuel de 2019 et du rapport de gestion du T3 de 2020 d'Air Canada pour plus de renseignements sur ces mesures hors PCGR et aux annexes du présent document pour un rapprochement de ces mesures aux PCGR canadiens.

Avis important aux investisseurs éventuels des États-Unis

Les titres décrits aux présentes n'ont pas été ni ne seront inscrits en vertu de la loi des États-Unis intitulée *Securities Act of 1933*, dans sa version modifiée (la « Loi de 1933 »), ou en vertu des lois sur les valeurs mobilières d'un État américain. Par conséquent, les titres décrits aux présentes seront offerts aux États-Unis uniquement aux personnes qu'il est raisonnable de considérer comme des acheteurs institutionnels admissibles, au sens donné à *qualified institutional buyers* dans la *Rule 144A* prise en application de Loi de 1933, en vertu de dispenses d'inscription prévues par la Loi de 1933 et ses règles d'application. Ils ne peuvent pas être offerts ni vendus aux États-Unis sans être inscrits auprès de la Securities and Exchange Commission ou dispensés des exigences d'inscription. Le présent exposé ou l'information contenue dans le présent document ne saurait en aucun cas être interprété comme un prospectus, une notice d'offre ou une annonce publicitaire, et aucune déclaration ou information écrite ou verbale faite ou présentée à l'occasion du présent exposé ne peut servir de fondement à la conclusion d'un contrat ou d'un quelconque engagement ou être invoquée à cet effet.



Mise en garde relative aux déclarations prospectives

Le présent document, et toute discussion pendant ou après sa présentation, contient des « déclarations prospectives » au sens des lois sur les valeurs mobilières applicables. Les déclarations prospectives qui figurent ou dont il est question dans le présent document peuvent être fondées sur la prévision de résultats futurs et l'estimation de montants qui ne peuvent pas encore être déterminés. Il peut s'agir d'observations concernant entre autres les prévisions, les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Les déclarations prospectives se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « prévoir », « croire », « estimer », « projeter », « planifier » et autres termes semblables, éventuellement employés au futur ou au conditionnel, notamment à la mention de certaines hypothèses. Toutes les déclarations qui ne sont pas des faits historiques et qui figurent dans le présent document peuvent constituer des déclarations prospectives au sens des lois sur les valeurs mobilières applicables. Les déclarations prospectives concernent notamment :

- les perspectives, les objectifs, les attentes, les résultats d'exploitation projetés, le financement, la main-d'œuvre, la capacité et les autres plans de la Société, y compris les facteurs et les hypothèses qui sous-tendent les projections de la Société, particulièrement en ce qui a trait aux effets de la pandémie de COVID-19;
- les attentes d'Air Canada quant à l'épuisement du capital net, aux dépenses d'investissement et à la liquidité, y compris sa capacité à répondre à ses besoins continus en matière de capitaux et d'exploitation et à respecter ses autres obligations, ainsi que ses besoins et sources prévus de financement;
- la réalisation prévue du placement;
- l'emploi du produit tiré du placement;
- l'évaluation par Air Canada des risques de marché.

Comme, par définition, les déclarations prospectives partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent document, et elles sont soumises à des risques et des incertitudes d'importance. Plus particulièrement, les attentes d'Air Canada quant à l'épuisement du capital net sont fondées sur un certain nombre d'hypothèses, notamment les hypothèses actuelles concernant sa capacité à mettre en œuvre ses programmes de compression des coûts, dont il est question dans le présent document, les remboursements de billets et les autres changements ayant une incidence sur le fonds de roulement, y compris le niveau des préventes de billets. Il ne faut pas prêter foi aux déclarations prospectives en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur d'Air Canada. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par les déclarations prospectives du fait de divers facteurs, notamment ceux 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 et de ses flux de trésorerie en raison de la COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La demande de voyages demeure très difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements à travers le monde et la sévérité des restrictions au Canada; ces restrictions et les préoccupations au sujet des déplacements liées à la pandémie de COVID-19 ainsi que les inquiétudes et attentes des passagers concernant certaines précautions, comme la distanciation physique, compriment sensiblement la demande. En outre, la pandémie de COVID-19 a de sérieuses répercussions économiques, notamment sur les dépenses des entreprises et des ménages, facteur qui pourrait en retour affecter gravement la demande de transport. 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, parmi lesquels l'évolution de l'épidémie, la disponibilité de tests de dépistage, de vaccins et de traitements rapides et efficaces à l'égard du virus, les mesures prises par les gouvernements et la réaction des passagers, ainsi que le moment de la reprise visant les voyages internationaux et les voyages d'affaires, qui sont des segments des marchés cruciaux pour Air Canada, dont aucun ne peut être prédit avec certitude.

Les autres facteurs pouvant faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement des résultats évoqués par les déclarations prospectives comprennent la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, la conjoncture économique et le contexte géopolitique, la capacité d'Air Canada de rembourser ses dettes et de conserver ou d'augmenter la liquidité, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, le calendrier et les modalités de remise en service des appareils 737 MAX de Boeing du parc aérien d'Air Canada (notamment l'intégration des appareils commandés et la gestion du parc aérien et des activités d'Air Canada jusqu'à la remise en service ou l'intégration des appareils), les cours de l'énergie, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment la faculté d'Air Canada de réduire les charges d'exploitation), la réalisation fructueuse du placement, les risques liés à la cybersécurité, les conflits armés, les attentats terroristes, les autres maladies épidémiques, la dépendance d'Air Canada envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, la capacité d'Air Canada 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, la dépendance d'Air Canada envers les transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, la dépendance d'Air Canada envers les partenaires Star Alliance et les contreparties, les limites imposées par les clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les régimes de retraite, la capacité d'Air Canada 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 rapport de gestion du T3 de 2020 d'Air Canada et à la rubrique 20, « Facteurs de risque », du rapport de gestion annuel de 2019 d'Air Canada. Par ailleurs, l'acquisition proposée de Transat A.T. inc. par Air Canada est assujettie à l'approbation des tribunaux, à la satisfaction des exigences d'inscription usuelles de la TSX, à l'approbation des organismes de réglementation ainsi qu'à la satisfaction de certaines conditions usuelles et autres, et rien ne garantit que l'acquisition sera réalisée, ou qu'elle le sera conformément aux modalités décrites dans le présent document. Les déclarations prospectives contenues dans le présent document représentent les attentes d'Air Canada en date du présent document et elles peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations 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.



Présentateur



Michael Rousseau

*Chef de la direction adjoint et
chef des Affaires financières*





Aperçu de l'opération



Sommaire

- En 2019, que ce soit sur les marchés intérieur et transfrontalier (Canada-États-Unis) ou encore à l'échelle internationale, Air Canada (la « Société ») a été le plus important transporteur aérien du Canada et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada.
 - Solide position sur les marchés principaux et internationaux
 - Mise à profit constante du réseau international et approche disciplinée de la croissance
 - Plus grande importance accordée au bilan et à la résilience aux replis économiques
- En 2019, la Société (avec des partenaires régionaux Air Canada Express) a transporté plus de 51,5 M de passagers et a assuré en moyenne 1 531 vols par jour.
- À la fin de 2019, la Société assurait des vols directs sur 217 destinations sur six continents.
 - Au 30 septembre 2020, le parc aérien de la Société (compte tenu des transporteurs régionaux) se composait de 351 appareils⁽¹⁾.
- La Société cherche à lever ~850 M\$ CA dans le cadre d'un placement commercialisé d'actions ordinaires.
 - Compte tenu du produit pro forma tiré du placement, la Société disposera de liquidités⁽²⁾ d'environ 9,5 G\$ CA.



(1) Comprend un certain nombre d'appareils qui ont été interdits de vol en raison de la pandémie de COVID-19 ainsi que 24 appareils 737 MAX de Boeing interdits de vol depuis 2019.

(2) Comprennent un produit de 0,5 G\$ CA tiré d'opérations de cession-bail réalisées en octobre 2020 et un produit net de 0,8 G\$ CA tiré du placement envisagé. Dans le présent document, les liquidités désignent les « liquidités non soumises à des restrictions », qui 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.

Détails du placement

Titres	Actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B (les « actions ») de la Société
Taille du lancement (\$ CA)	Environ 850 M\$
Option de surallocation	15 %
Emploi du produit	Le produit net du placement sera affecté au fonds de roulement et aux autres besoins généraux de la Société et servira à augmenter les liquidités de la Société.
Type de placement	Placement public commercialisé et négocié hors séance au Canada au moyen d'un prospectus simplifié. Placement privé aux États-Unis aux termes de la <i>Rule 144A</i> .
Date de fixation du prix prévue	Le 16 décembre 2020 (avant l'ouverture des marchés)
Date de clôture prévue	Le 30 décembre 2020





Faits récents



Dernières nouvelles

Principales données financières du T3 de 2020

Liquidités⁽¹⁾ : 8,2 G\$ CA	Bassin d'actifs non grevés⁽²⁾ : 1,8 G\$ CA	Dettes brutes⁽¹⁾ : 13,2 G\$ CA	Dettes nettes⁽¹⁾ : 5,0 G\$ CA	Épuisement du capital net⁽³⁾ : 9 M\$ CA/jour	Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation : (286 M\$ CA)
---	---	---	--	--	---

Amélioration des liquidités	- Levée d'environ 7,4 G\$ CA⁽⁴⁾ en liquidités depuis le 16 mars 2020 au moyen notamment de prélèvements sur les lignes de crédit, de placements d'actions, d'opérations de cession-bail et d'autres financements - En octobre 2020, réalisation d'opérations de cession-bail visant neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing pour un produit total de 485 M\$ CA - En septembre 2020, réalisation d'un placement de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de 553 M\$ US et conclusion d'une facilité garantie engagée de 788 M\$ CA pour le refinancement du prêt à terme de 364 jours de 600 M\$ US et du prêt-relais de 788 M\$ CA, respectivement, de la Société
Aide gouvernementale	- Air Canada s'est prévaluée de la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») le 15 mars 2020 et elle entend continuer à participer au programme de SSUC; le gouvernement canadien a annoncé qu'il prolongeait la SSUC jusqu'en juin 2021 - Le 8 novembre 2020, le gouvernement canadien a annoncé qu'il mettrait sur pied diverses mesures d'aide destinées aux transporteurs aériens, aux aéroports et au secteur aérospatial canadiens, qui pourrait comporter des prêts et d'autres types de soutien
Épuisement du capital⁽³⁾	- Épuisement du capital net d'environ 9 M\$ CA par jour et flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de (286 M\$ CA) au T3 de 2020 - Épuisement du capital net quotidien devrait se situer entre 14 M\$ CA et 16 M\$ CA au T4 de 2020; compte tenu du produit du financement des appareils au cours du trimestre, il devrait s'établir dans une fourchette de 12 M\$ CA à 14 M\$ CA
Expansion des services de transport de fret aérien	- Pour aider à répondre aux besoins mondiaux de marchandises et d'équipements de protection individuelle pendant la pandémie de COVID-19, plus de 3 000 vols internationaux tout-cargo depuis le 22 mars 2020 - Air Canada prévoit exploiter jusqu'à 100 vols tout-cargo par semaine au T4 de 2020 et elle convertit plusieurs appareils Boeing 767-300ER en avions-cargos spécialisés
Nouveau programme Aéroplan	- Lancement du programme de fidélisation Aéroplan transformé le 10 novembre 2020 - Le nouveau programme offre de meilleures primes aériennes, la possibilité de partager les points Aéroplan entre les membres d'une famille et cinq niveaux de statut Aéroplan Élite (Aéroplan 25k, 35k, 50k, 75k et Super Elite)
Mise à jour sur Transat	- Le 10 octobre 2020, Air Canada a annoncé la modification de l'opération visant Transat A.T. afin d'offrir 5,00 \$ par action - Le 15 décembre 2020, Transat A.T. a annoncé qu'une écrasante majorité de ses actionnaires a voté en faveur de la transaction; l'opération demeure assujettie à l'approbation des tribunaux et des autorités de réglementation



(1) Voir la note 2 de la disposition 6 pour obtenir la définition du terme « liquidité ». La dette brute est définie comme la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante). La dette nette est définie comme la dette brute, moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme.
 (2) Compte non tenu de la valeur d'Aéroplan, de Vacances Air Canada et d'Air Canada Cargo.
 (3) L'épuisement du capital net est une mesure financière hors PCGR qu'utilise Air Canada pour mesurer la trésorerie affectée au maintien des activités, au soutien des dépenses d'investissement et au règlement des remboursements ordinaires de la dette, le tout compte non tenu de l'incidence nette du produit tiré de nouvelles opérations de financement. L'épuisement du capital net s'entend des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement, et de tout remboursement forfaitaire à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion du T3 de 2020 d'Air Canada pour plus de renseignements sur cette mesure hors PCGR et à l'annexe du présent document pour un rapprochement de cette mesure aux PCGR canadiens.
 (4) Les liquidités levées de 7,4 G\$ CA comprennent le placement de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de 553 M\$ US et la facilité garantie de 788 M\$ CA de septembre 2020 qui ont servi à refinancer le prêt à terme de 364 jours de 600 M\$ US et le prêt-relais de 788 M\$ CA d'avril 2020, respectivement.

Mesures déterminantes continues en réponse à la COVID-19

Nettoyage et dépistage

- Pour souligner son engagement à l'égard de la sécurité de la clientèle et du personnel, Air Canada a lancé Air Canada SoinPropre+, qui a pour objet de réduire le risque d'exposition à la COVID-19 par des mesures comme un entretien cabine rehaussé, la prise de température obligatoire du client avant l'embarquement ainsi que la distribution aux clients de trousse de soins pour le nettoyage des mains et l'hygiène.
- Air Canada collabore avec divers partenaires du milieu médical afin de rehausser la biosécurité, notamment avec McMaster HealthLabs et l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, dans le cadre d'une étude visant les voyageurs internationaux à leur arrivée afin de faire progresser la stratégie de dépistage et de faciliter l'assouplissement sécuritaire des restrictions de déplacement.

Diminution de la capacité

- Diminution de 82 % de la capacité au T3 par rapport au T3 de 2019
- Diminution attendue d'environ 75 % de la capacité au T4 de 2020 par rapport au T4 de 2019

Compression des coûts et réduction des dépenses réalisés

- Compression des coûts et réduction et report des dépenses de 1,5 G\$ CA, en hausse par rapport à l'objectif initial de 500 M\$
- Accélération du retrait permanent de son parc de 79 appareils plus anciens, soit des appareils 767 de Boeing, des appareils A319 d'Airbus et des appareils 190 d'Embraer
- Annonce et réalisation de compressions d'effectif visant plus de 50 % de son personnel

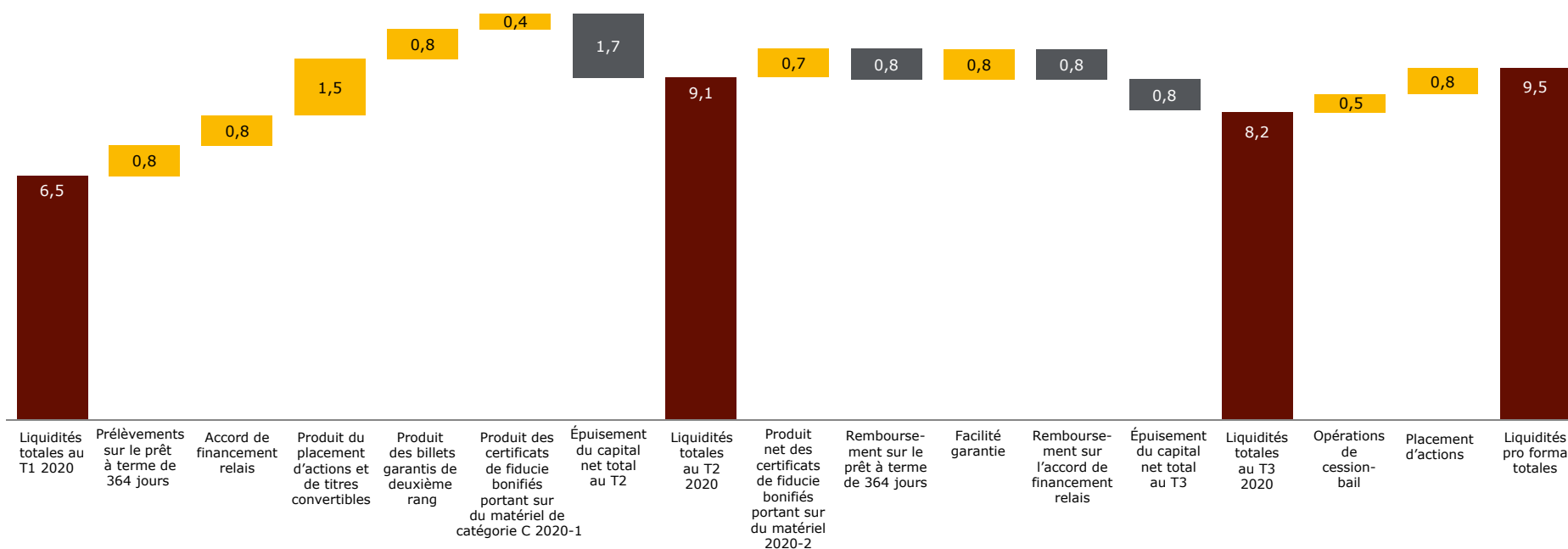
Restructuration du parc aérien et réduction des dépenses d'investissement

- Réduction des dépenses d'investissement d'environ 3 G\$ CA pour la période de 2020 à 2023
- Modification au contrat d'achat visant des appareils A220-300 d'Airbus, afin de reporter la livraison de 18 appareils à 2021 et 2022 et d'annuler la livraison de 12 appareils
- Modification au contrat avec Boeing afin d'annuler la livraison de 10 appareils 737 MAX 8 de Boeing et de reporter la livraison des 16 appareils restants sur la période allant de la fin 2021 à 2023



Air Canada maintient une solide position des liquidités

Liquidités pro forma totales (G\$ CA)⁽¹⁾



- Au 30 septembre 2020, le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroplan, de Vacances Air Canada et d'Air Canada Cargo) s'élevait à environ 1,8 G\$.
- Le produit net du placement envisagé permettra de renforcer la positions des liquidités d'Air Canada.



(1) Converties du dollar américain en dollar canadien, s'il y a lieu, selon le taux de change au 30 septembre 2020 de 1,3319 entre le \$ US et le \$ CA, tel qu'il est indiqué dans les données financières du T3 de 2020 de la Société. Voir la note 2 de la diapositive 6 pour obtenir la définition du terme « liquidité ».

Les mesures prises par la Société ont contribué à limiter l'épuisement du capital et à augmenter les réserves de liquidités

Épuisement du capital quotidien⁽¹⁾

Liquidités en pourcentage des revenus de 2019⁽²⁾

Conformément au paragraphe 13.7(4) du *Règlement 41-101 sur les obligations générales relatives au prospectus*, l'information comparative concernant Air Canada et toute information connexe qui figurent dans la présentation destinée aux investisseurs éventuels ont été retirées du présent modèle aux fins de son dépôt sur le Système électronique de données, d'analyse et de recherche (SEDAR).



Source : Documents déposés par la Société.

Note: Toutes les données sont présentées en dollars américains et, s'il y a lieu, elles sont converties selon le taux de change au 30 septembre 2020 de 1,3319 entre le \$ US et le \$ CA, tel qu'il est indiqué dans les données financières de la Société.

(1) Selon l'épuisement du capital prévu au T4 de 2020 (médiane de la fourchette fournie).

(2) Selon les liquidités actuelles au 30 septembre 2020 en pourcentage des revenus de 2019. Voir la note 2 de la diapositive 6 pour obtenir la définition du terme « liquidité ».



Aperçu de la Société



Premier transporteur aérien au Canada

**Part de marché de
54 %**

Plus grand exploitant
aérien national au
Canada⁽¹⁾

**Part de marché de
41 %**

Plus grand exploitant
aérien international au
Canada⁽¹⁾

**Revenus de 19,1 G\$ CA
en 2019**

A assuré **1 531 vols
réguliers par jour** sur
217 destinations sur six
continents en 2019

Membre fondateur du
réseau
Star Alliance®

Programme de
fidélisation
Aéropian®

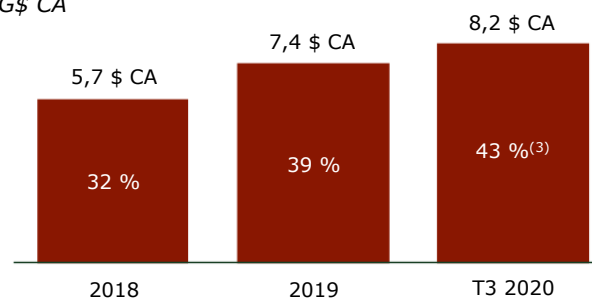
**Air Canada est entrée dans la crise munie
d'un bilan solide**

Coût moyen pondéré du
capital avant impôts de
7,0 % au 31 décembre
2019; 850 points de base de
moins que le rendement du
capital investi de 15,5 %⁽²⁾
au 31 décembre 2019

**Ratio de levier
financier net ⁽²⁾ de
0,8x en 2019**

Liquidités⁽²⁾ en % des revenus

G\$ CA



- Liquidités⁽²⁾ de 8,2 G\$ CA au 30 septembre 2020
- Levée d'environ 7,4 G\$ CA⁽³⁾ en liquidités depuis le 16 mars 2020



(1) Source : Official Airline Guide. La part du marché national comprend les transporteurs sous contrat; les informations fournies représentent les statistiques antérieures à la COVID-19.
(2) Le ratio de levier financier net et le rendement du capital investi sont des mesures hors PCGR. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada pour plus de renseignements sur ces mesures hors PCGR et aux annexes du présent document pour un rapprochement de ces mesures aux PCGR canadiens. Le ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier ») 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. Le rendement du capital investi est une mesure de la rentabilité du capital qu'utilise une société pour générer des rendements. Il 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. Voir la note 2 de la diapositive 6 pour obtenir la définition du terme « liquidité ».
(3) Liquidités du T3 de 2020 en % des revenus de l'exercice 2019. La levée d'un capital de 7,4 G\$ CA comprend le placement de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de 533 M\$ US et la facilité garantie de 788 M\$ CA de septembre 2020 qui ont servi à refinancer la prêt à terme de 364 jours de 600 M\$ US et le prêt-relais de 788 M\$ CA d'avril 2020, respectivement.

Initiatives prises en 2019 qui ont accru la résilience d'Air Canada face aux replis économiques

- ✓ Programme de transformation des coûts de 250 M\$ CA mené à terme au T2 2019
- ✓ Investissements dans un nouveau système de réservation générant des bénéfices supplémentaires annuels de plus de 100 M\$ CA⁽¹⁾
- ✓ Remplacement d'appareils à fuselage étroit moins efficaces
- ✓ Acquisition du programme de fidélisation Aéroplan; le lancement du nouveau programme a eu lieu en novembre 2020
- ✓ Conclusion du nouveau CAC de Jazz
- ✓ Actifs non grevés de 1,8 G\$ CA⁽²⁾ (compte non tenu de la valeur d'Aéroplan, de Vacances Air Canada et d'Air Canada Cargo)
- ✓ Main-d'œuvre dévouée :
 - L'un des employeurs les plus favorables à la diversité au Canada – *Mediacorp Canada*
 - L'un des meilleurs employeurs montréalais – *Mediacorp Canada*
 - Inscription au palmarès des 50 lieux de travail les plus mobilisateurs – *Achievers Awards (2019)*
 - Prix « Diversity in Leadership » – *Airline Strategy Awards (2019)*
- ✓ Distinctions sectorielles :
 - Cote quatre étoiles – *Skytrax*
 - Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord – *Skytrax*
 - Transporteur aérien de l'année (2019) – *Global Traveler*
 - Meilleur service en classe Affaires en Amérique du Nord – *Trip Advisor*
 - Meilleur service en classe Économique Privilège – *Business Traveler*
 - Meilleur transporteur du monde au titre du divertissement à bord – *Business Traveler*



(1) Montant estimé à la fin de l'exercice 2019.
(2) Au 30 septembre 2020.



Annexes



Rapprochement du BAIIDA hors PCGR

Rapprochement du BAIIDA hors PCGR

(M\$ CA)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2020	2019	Variation (\$)	2020	2019	Variation (\$)
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	(785) \$	956 \$	(1 741) \$	(2 773) \$	1 505 \$	(4 278) \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	423	516	(93)	1 414	1 466	(52)
BAIIDA (y compris les éléments particuliers)	(362) \$	1 472 \$	(1 834) \$	(1 359) \$	2 971 \$	(4 330) \$
Retrancher l'incidence des éléments particuliers ⁽¹⁾	(192)	-	(192)	44	-	44
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)	(554) \$	1 472 \$	(2 026) \$	(1 315) \$	2 971 \$	(4 286) \$

(M\$ CA)	Exercices	
	2019	2018
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	1 650 \$ CA	1 496 \$ CA
Rajouter :		
Dotation aux amortissements	1 986	1 717
BAIIDA	3 636 \$ CA	3 213 \$ CA



Note : Les chiffres de 2018-2020 rendent compte de l'incidence de l'adoption d'IFRS 15 et d'IFRS 16; le BAIIDA (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est une mesure hors PCGR. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion de 2019 et du rapport de gestion du T3 de 2020 d'Air Canada pour les périodes indiquées pour plus de renseignements sur ces mesures hors PCGR et pour un rapprochement de ces mesures aux PCGR canadiens.

(1) Au troisième trimestre de 2020, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers liés à la pandémie de COVID-19 correspondant à une réduction nette de 192 M\$ CA. Se reporter à la rubrique 4, Résultat des activités, du rapport de gestion du T3 de 2020 d'Air Canada pour un complément d'information.

Rapprochement du ratio de levier financier hors PCGR

Rapprochement du ratio de levier financier hors PCGR

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



Note : Les chiffres de 2018-2019 rendent compte de l'incidence de l'adoption d'IFRS 15 et d'IFRS 16; le BAIIDA et le ratio dette nette-BAIIDA sont des mesures hors PCGR. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada pour les périodes indiquées pour plus de renseignements sur ces mesures hors PCGR et pour un rapprochement de ces mesures aux PCGR canadiens.

Rapprochement du rendement du capital investi hors PCGR

Rapprochement du rendement du capital investi hors PCGR

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



Note : Les chiffres de 2018-2019 rendent compte de l'incidence de l'adoption d'IFRS 15 et d'IFRS 16; le rendement du capital investi est une mesure hors PCGR. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada pour les périodes indiquées pour plus de renseignements sur ces mesures hors PCGR et pour un rapprochement de ces mesures aux PCGR canadiens.

(1) En 2019, Air Canada a comptabilisé un profit aux règlements et modifications de dettes de 6 M\$ CA lié à la relaxation de prix de la facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US. En 2018, Air Canada a comptabilisé un profit aux règlements et modifications de dettes de 9 M\$ CA, qui comprenait un profit de 11 M\$ CA lié à la relaxation de prix de la facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US et une perte de 2 M\$ CA relative au remboursement anticipé d'un instrument d'emprunt à taux fixe.

(2) En 2019, Air Canada a comptabilisé un profit à la cession d'actifs de 13 M\$ CA relativement à la vente d'un appareil, de moteurs de rechange et d'un simulateur de vol. En 2018, Air Canada a comptabilisé une perte à la cession d'actifs de 188 M\$ CA relativement à la vente de 25 appareils d'Embraer.

Rapprochement de l'épuisement du capital net hors PCGR

Rapprochement de l'épuisement du capital net hors PCGR

(M\$ CA)	Troisième trimestre 2020	Neuf premiers mois 2020
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation	(286) \$	(1 557) \$
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement	(332)	4 144
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(644)	(892)
Moins :		
Produit net tiré de nouvelles opérations de financement	(1 101)	(6 487)
Remboursements de dette forfaitaires	1 177	1 432
Placements à court terme et à long terme	368	72
Épuisement du capital net⁽¹⁾	(818) \$	(3 288) \$

Note : Les chiffres de 2020 rendent compte de l'incidence de l'adoption d'IFRS 15 et d'IFRS 16; l'épuisement du capital net est une mesure hors PCGR. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion du T3 de 2020 d'Air Canada pour les périodes indiquées pour plus de renseignements sur ces mesures hors PCGR et pour un rapprochement de ces mesures aux PCGR canadiens.

(1) L'épuisement du capital net est une mesure financière hors PCGR qu'utilise Air Canada pour mesurer la trésorerie affectée au maintien des activités, au soutien des dépenses d'investissement et au règlement des remboursements ordinaires de la dette, le tout compte non tenu de l'incidence nette du produit tiré de nouvelles opérations de financement. L'épuisement du capital net s'entend des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement, et de tout remboursement forfaitaire à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme.





Merci
Thank you

aircanada.com