



Troisième trimestre de 2021

Rapport de gestion

Le 2 novembre 2021



AIR CANADA

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



TABLE DES MATIÈRES

1. POINTS SAILLANTS	2
2. INTRODUCTION.....	3
3. À PROPOS D’AIR CANADA.....	5
4. APERÇU GÉNÉRAL.....	6
5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS.....	13
6. PARC AÉRIEN	22
7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL.....	24
7.1. LIQUIDITÉ.....	24
7.2. SITUATION FINANCIÈRE	25
7.3. DETTE NETTE	26
7.4. FONDS DE ROULEMENT.....	27
7.5. FLUX DE TRÉSORERIE.....	28
7.6. DÉPENSES D’INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES.....	31
7.7. OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE	31
7.8. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	32
7.9. CAPITAL-ACTIONS.....	33
8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS.....	34
9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE.....	34
10. MÉTHODES ET CONTRÔLES COMPTABLES	34
11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES.....	35
12. ARRANGEMENTS HORS BILAN	35
13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	35
14. FACTEURS DE RISQUE	35
15. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	36

1. POINTS SAILLANTS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d’exploitation	2 103	757	1 346	3 669	5 006	(1 337)
Perte d’exploitation	(364)	(785)	421	(2 546)	(2 773)	227
Perte avant impôts sur le résultat	(679)	(821)	142	(3 364)	(3 578)	214
Perte nette	(640)	(685)	45	(3 109)	(3 486)	377
Résultat avant impôts ajusté ¹⁾	(649)	(1 141)	492	(3 194)	(3 099)	(95)
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	(67)	(554)	487	(1 486)	(1 315)	(171)
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	14 412	8 189	6 223	14 412	8 189	6 223
Perte par action – résultat dilué	(1,79)	(2,31)	0,52	(8,97)	(12,58)	3,61
Statistiques d’exploitation³⁾	2021	2020	Variation (%)	2021	2020	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	7 915	2 517	214,5	11 433	20 807	(45,1)
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	11 116	5 949	86,8	19 327	31 703	(39,0)
Coefficient d’occupation (en %)	71,2 %	42,3 %	28,9 pt ⁶⁾	59,2 %	65,6 %	(6,5) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	20,7	20,2	2,5	21,5	18,8	14,4
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,7	8,5	72,6	12,7	12,3	3,1
Produits d’exploitation par SMO (en cents)	18,9	12,7	49,0	19,0	15,8	20,2
Charges d’exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	22,2	25,9	(14,4)	32,2	24,5	31,0
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	18,7	26,1	(28,6)	28,1	20,1	40,0
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	21,3	17,2	23,5	18,0	22,2	(19,0)
Coût du litre de carburant (en cents)	72,9	52,5	38,9	69,2	63,7	8,6
Consommation de carburant (en milliers de litres)	648 515	332 658	94,9	1 316 563	1 781 560	(26,1)
Passagers payants transportés (en milliers) ⁵⁾	5 067	1 728	193,2	7 356	12 135	(39,4)

1) Le résultat avant impôts ajusté, le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors 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 de facilités de crédit renouvelables et autres d’Air Canada. Au 30 septembre 2021, les liquidités non soumises à restrictions se chiffraient à 14 412 M\$ et se composaient de trésorerie et d’équivalents de trésorerie, de placements à court terme et de placements à long terme totalisant 9 473 M\$ et d’un montant non prélevé de 4 939 M\$ au titre des facilités de crédit. Au 30 septembre 2020, les liquidités non soumises à restrictions se chiffraient à 8 189 M\$ et se composaient de trésorerie et d’équivalents de trésorerie et de placements à court terme totalisant 7 775 M\$ et de placements à long terme de 414 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) 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.

6) « pt » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l’écart arithmétique entre deux pourcentages.

2. INTRODUCTION

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 troisième trimestre de 2021, 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 troisième trimestre de 2021 et les notes complémentaires d'Air Canada, ainsi qu'avec les états financiers consolidés audités annuels de 2020 et les notes complémentaires d'Air Canada et le rapport de gestion de 2020 d'Air Canada datés du 12 février 2021. 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. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 1^{er} novembre 2021.

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. Le 2 novembre 2021, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième trimestre de 2021. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au 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 contient, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation en valeurs mobilières peuvent en renfermer. Ces énoncés prospectifs découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme *préliminaire*, *prévoir*, *croire*, *pouvoir*, *estimer*, *projeter* et *planifier*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

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

Air Canada, tout comme l'industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à une baisse prononcée du trafic en regard de l'exercice 2019 et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays. Malgré une certaine amélioration, la demande de voyages demeure difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements de par le monde et la sévérité des restrictions qui n'ont commencé à s'assouplir que récemment au Canada. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation pourrait s'améliorer. 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, laquelle dépendra de divers facteurs, dont l'évolution de l'épidémie, la disponibilité et l'efficacité de tests de dépistage rapides, de vaccins et de traitements contre le virus, les mesures prises par les gouvernements et la réaction des passagers, la complexité associée au redémarrage d'un secteur dont les nombreuses parties prenantes doivent agir de façon coordonnée, ainsi que le moment et l'ampleur de la reprise des voyages internationaux et des voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, aucun de ces facteurs ne pouvant être prédit avec certitude.

Les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, la concurrence, les cours de l'énergie, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les autres épidémies, les attentats terroristes, les conflits armés, sa dépendance envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, sa capacité d'exploiter avec succès son programme de fidélité transformé, 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 à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les risques liés de manière générale à l'immobilisation au sol de certains modèles d'avions, 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 [sedar.com](https://www.sedar.com), notamment à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du 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 précisée de leur formulation) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

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

3. À PROPOS D'AIR CANADA

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

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier par le truchement d'un contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), filiale entièrement détenue de Chorus Aviation Inc., relativement aux vols régionaux exploités pour son compte sous la dénomination Air Canada Express. Les vols régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle internationale de la Société, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge. Le 1^{er} mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier les modalités de son CAC en regroupant tous ses services aériens régionaux sous Jazz.

Au cours des neuf premiers mois de 2021, de concert avec ses partenaires transporteurs régionaux, Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 348 vols réguliers directs vers 130 destinations sur cinq continents. En 2020, Air Canada, conjointement avec ses partenaires transporteurs régionaux, a assuré quotidiennement en moyenne 544 vols réguliers directs vers 192 destinations sur les six continents (même si, en raison de la pandémie de COVID-19, les vols vers de nombreuses destinations ont été suspendus ou n'ont pas été exploités de façon continue).

Au 30 septembre 2021, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comprenait 167 appareils, soit 89 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus et 78 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 39 appareils monocouloirs d'Airbus. Au 30 septembre 2021, le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 50 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, 56 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de De Havilland et 25 appareils E175 d'Embraer pour un total de 131 appareils.

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

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

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

Air Canada Cargo, division d'Air Canada, est un fournisseur de services de fret aérien d'envergure mondiale qui assure des services de transport de fret par l'entremise de vols de passagers et de vols tout-cargo. Air Canada Cargo continue d'utiliser l'espace de chargement de fret que procurent les gros-porteurs du parc principal d'Air Canada, ainsi que certains appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus qui ont été convertis et qui sont dotés d'un espace de chargement de fret accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers. En 2021, Air Canada s'attend également à générer des produits fret supplémentaires découlant du secteur du commerce électronique et de la conversion en avions-cargos de plusieurs appareils 767 de Boeing détenus en propriété afin de tirer parti de la croissance du commerce électronique. Air Canada Cargo prévoit exploiter un appareil 767 de Boeing comme avion-cargo d'ici la fin de 2021 et mettre en service de transport de fret quatre autres appareils 767 de Boeing d'ici la fin de 2022.

4. APERÇU GÉNÉRAL

Air Canada, tout comme l'industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à une chute prononcée du trafic et à une baisse correspondante des revenus et des flux de trésorerie en regard de l'exercice 2019 en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, y compris au Canada. Toutefois, le contexte lié à la demande a montré des indices d'amélioration notables au troisième trimestre de 2021. Comme il est expliqué plus amplement à la rubrique 5, *Résultats des activités*, du présent rapport de gestion, la capacité et le trafic ont dans l'ensemble augmenté de 86,8 % et de 214,5 %, respectivement, par rapport au troisième trimestre de 2020. Comparativement au troisième trimestre de 2019, la capacité et le trafic accusaient un recul de 65,8 % et de 71,7 %, respectivement.

La vision d'Air Canada à l'égard de la relance est tributaire de la fondation solide qu'elle a bâtie au fil des dernières années en vue de renouer avec son ambition de devenir un champion mondial. À cette fin, il est crucial qu'Air Canada reconstruise et relance son réseau mondial dynamique en se focalisant sur les vols entre plaques tournantes afin d'assurer des liaisons sans rupture de concert avec ses partenaires, en offrant un service à la clientèle homogène et de qualité supérieure et en diversifiant ses sources de revenus, notamment par l'entremise d'Aéroparc et d'Air Canada Cargo. Pour un complément d'information sur la stratégie d'Air Canada et les mesures qu'elle a prises face à la pandémie, se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, dans le rapport de gestion annuel de 2020 d'Air Canada.

Faits nouveaux

Assouplissement de certaines restrictions de déplacements et mesures de quarantaine

Au Canada, certaines restrictions de déplacements et mesures de quarantaine ont été levées au cours du troisième trimestre de 2021, comme suit :

- Depuis le 5 juillet 2021, les voyageurs entièrement vaccinés qui sont autorisés à entrer au Canada ne sont plus soumis à l'obligation fédérale de se mettre en quarantaine ou de subir un test de dépistage de la COVID-19 au huitième jour suivant leur arrivée.
- Depuis le 9 août 2021:
 - les citoyens et résidents permanents entièrement vaccinés des États-Unis, qui vivent dans ce pays, peuvent entrer au Canada pour un voyage non essentiel;
 - l'obligation de mise en quarantaine dans un hôtel désigné par le gouvernement est levée pour tous les voyageurs;
 - cinq aéroports canadiens (l'aéroport international Stanfield d'Halifax, l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, l'aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg et l'aéroport international d'Edmonton) peuvent accueillir des vols de passagers commerciaux internationaux réguliers, en plus des quatre aéroports canadiens qui étaient déjà ouverts pour les vols commerciaux internationaux de passagers.
- Depuis le 7 septembre 2021, les ressortissants étrangers entièrement vaccinés ont le droit d'entrer au Canada pour un voyage non essentiel. Les voyageurs étrangers qui ne satisfont pas aux exigences pour être considérés comme entièrement vaccinés demeurent interdits d'entrée au Canada, sauf s'ils sont admissibles à l'exemption précisée dans les décrets pris au titre de la *Loi sur la mise en quarantaine*. Les enfants non vaccinés de moins de 12 ans accompagnés de parents, beaux-parents ou tuteurs entièrement vaccinés ne sont pas tenus de faire une quarantaine, mais doivent observer des mesures sanitaires rigoureuses, notamment les règles relatives aux tests de dépistage (hormis quelques exceptions) et éviter les contacts avec d'autres personnes pendant 14 jours.

Un résultat négatif au test PCR de dépistage de la COVID-19 effectué dans les 72 heures précédant le départ pour le Canada est toujours exigé de tous les voyageurs, peu importe leur statut vaccinal. Avec prise d'effet le 9 août 2021, le gouvernement du Canada a adapté ses exigences de dépistage à l'arrivée pour les personnes entièrement vaccinées, celles-ci n'ayant plus à passer un test de dépistage à moins d'avoir été sélectionnées au hasard. Les voyageurs non vaccinés ou partiellement vaccinés autorisés à entrer au Canada demeurent assujettis à l'obligation qu'impose le gouvernement fédéral de se mettre en quarantaine et de passer un test de dépistage à l'arrivée et le huitième jour.

Air Canada accueille favorablement l'assouplissement des restrictions de déplacements. Toutefois, les avantages connexes ne se répercuteront que lentement sur le chiffre d'affaires de la période à l'étude. En outre, les restrictions de déplacements demeurant en vigueur, lesquelles varient selon les pays, continuent de nuire à la demande à l'égard du transport aérien.

« Priorité à la sécurité, toujours »

Le 13 août 2021, le gouvernement du Canada a annoncé que, d'ici la fin d'octobre 2021, il exigerait que tous les employés des secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale soient vaccinés contre la COVID-19. Le 25 août 2021, Air Canada a annoncé l'établissement d'une nouvelle politique de santé et de sécurité qui, afin de mieux protéger ses employés et ses clients, rend obligatoire la vaccination complète contre la COVID-19 (sous réserve de rares exceptions en vertu de la loi) d'ici le 30 octobre 2021 et la déclaration du statut vaccinal pour tout le personnel de la société aérienne. De plus, la vaccination complète est devenue une condition d'embauche à Air Canada.

Le 6 octobre 2021, le gouvernement du Canada a annoncé qu'à compter du 30 octobre 2021, tous les passagers aériens âgés de 12 ans et plus à bord de vols intérieurs, transfrontaliers ou internationaux au départ d'un aéroport canadien devront être entièrement vaccinés afin de monter à bord d'un vol. Pour les voyageurs dont le processus de vaccination est en cours, il y aura une courte période de transition au cours de laquelle ils pourront voyager s'ils présentent une preuve de test moléculaire de dépistage de la COVID-19 valide effectué au cours des 72 heures précédant le voyage. D'ici au 30 novembre 2021, le gouvernement du Canada exigera que tous les voyageurs soient entièrement vaccinés, sauf dans de très rares exceptions pour tenir compte de situations précises comme les voyages d'urgence, les enfants âgés de moins de 12 ans qui ne sont pas en mesure de recevoir le vaccin contre la COVID-19, et l'impossibilité pour certains de se faire vacciner en raison de contraintes médicales. Air Canada s'engage à collaborer avec le gouvernement du Canada afin de mettre en œuvre cette nouvelle politique de manière efficace et d'accroître la sécurité de ses employés, de ses clients ainsi que de l'ensemble de la population canadienne.

Le 25 octobre 2021, Air Canada a annoncé le lancement de nouveaux produits de dépistage, soit des trousse portatives d'autotests COVID-19 moléculaires et antigéniques, dans le cadre d'un partenariat avec Switch Health, une société canadienne de soins de santé. À l'aide de la trousse d'autotest COVID-19 par RT-LAMP de Switch Health, les clients peuvent désormais réaliser leur test pendant leur voyage à l'étranger, avant leur vol de retour au Canada, et ainsi satisfaire aux exigences d'entrée du gouvernement du Canada.

Expérience client

Le 13 avril 2021, Air Canada a annoncé qu'elle offrait de rembourser les passagers ayant acheté des billets à tarif non remboursable avant le 13 avril 2021 pour un voyage commençant au plus tôt le 1^{er} février 2020 dont les vols ont été annulés ou qui ont volontairement annulé leur voyage en raison de la pandémie de COVID-19. Cette politique permettait aux clients admissibles de soumettre une demande de remboursement en ligne ou à leur agent de voyages jusqu'au 12 juillet 2021. Les remboursements admissibles traités et versés durant le troisième trimestre de 2021 se sont chiffrés à 211 M\$. Au 30 septembre 2021, la valeur totale des remboursements traités s'élevait à 1 208 M\$. De surcroît, pour les nouveaux billets achetés à partir du 13 avril 2021, Air Canada offre à ses clients l'option de remboursement selon le mode de paiement initial dans les cas où Air Canada a annulé leur vol ou modifié l'heure de départ de plus de trois heures, peu importe le motif. Les clients d'Air Canada peuvent également accepter des points Aéroplan, auxquels s'ajoute une bonification de 65 %, ou un bon de voyage d'Air Canada.

Le 7 septembre 2021, Air Canada a dévoilé son portail Prêts à voyager enrichi, un outil en ligne interactif qui aide les clients à planifier et à préparer leurs prochains voyages. Air Canada continue de concevoir des solutions pratiques pour alléger les préparatifs de voyage de ses clients, peu importe où ils désirent se rendre, notamment en les aidant à s'y retrouver dans les exigences d'entrée changeantes relativement à la COVID-19 imposées par les pays de son réseau mondial en rendant disponible au même endroit toute l'information pertinente. En plus de mettre à portée de main les renseignements de voyage essentiels, le portail Prêts à voyager, simple à utiliser, facilite le choix des clients parmi les destinations envisagées en présentant au moyen d'une carte interactive les pays accessibles aux visiteurs.

Au cours du troisième trimestre de 2021, Aéroplan a annoncé plusieurs améliorations à son programme de fidélité, notamment les suivantes :

- Le lancement de nouveaux partenariats avec la Régie des alcools de l'Ontario (la « LCBO »), l'un des plus grands détaillants de boissons alcoolisées du monde, et avec Uber Canada.
- L'ajout d'Aéroplan comme partenaire de transfert, offrant une nouvelle option d'utilisation de points du programme Ultimate Rewards^{MD} aux titulaires d'une carte Chase admissible, Chase étant le plus grand émetteur de cartes comarquées aux États-Unis.

Réseau et horaires

Au cours du troisième trimestre de 2021, et après la publication, le 15 juin 2021, de son horaire des vols intra-Canada reliant 50 destinations d'un océan à l'autre pendant la saison estivale de pointe, Air Canada a fait diverses annonces concernant son réseau, notamment les suivantes :

- Le 6 juillet 2021, Air Canada a révélé de nouveaux détails sur son horaire international prévu pour l'été 2021, lequel incluait la reprise de 17 liaisons et la desserte de 11 destinations dans le monde depuis ses plaques tournantes.
- À la suite de l'annonce par le gouvernement du Canada de l'assouplissement des restrictions de voyage pour les citoyens et les résidents permanents des États-Unis, le 19 juillet 2021, Air Canada a annoncé son horaire d'été pour les vols transfrontaliers, qui comprend 55 dessertes et 34 destinations aux États-Unis, soit jusqu'à 220 vols quotidiens entre les États-Unis et le Canada.
- Le 29 juillet 2021, Air Canada a annoncé deux nouveaux services hivernaux au départ de Québec, vers Orlando et Fort Lauderdale. De plus, Air Canada a annoncé qu'elle reprendra au cours de l'automne ses vols à destination de Punta Cana et de Cancún, au Mexique, au départ de Québec.
- Le 7 septembre 2021, Air Canada Rouge a repris son service entre Toronto et Las Vegas, Orlando et Regina; d'autres destinations se sont ajoutées en septembre, dont Cancún et Tampa.
- Le 8 septembre 2021, Air Canada a rétabli la desserte entre Montréal et l'aéroport des îles de Toronto, avec cinq allers-retours quotidiens.
- Le 27 septembre 2021, Air Canada a rétabli ses vols sans escale au départ et à destination de Delhi, à la suite de la levée des restrictions imposées par le gouvernement du Canada sur les vols sans escale au départ de l'Inde.

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

- Deux nouvelles liaisons saisonnières au départ de Québec à destination de Vancouver et de Calgary. Ces dessertes devraient commencer en mai 2022.
- Accroissement du service vers plusieurs destinations clés de l'Amérique du Sud. La desserte toute l'année de São Paulo, au Brésil, depuis Montréal reprendra le 8 décembre 2021. Le service sans escale entre Montréal et Bogotá, en Colombie, est prévu à partir du 2 décembre 2021. Les vols entre Toronto et Bogotá sont augmentés à quatre par semaine à compter du 7 novembre 2021. Le service entre Toronto et Santiago, au Chili, devrait reprendre en janvier 2022. Air Canada desservira Buenos Aires, en Argentine, à partir de Toronto et de Montréal, via São Paulo.
- Nouveau service saisonnier entre Toronto et Saint-Domingue en République dominicaine, prévu dès le 16 décembre 2021.
- Établissement de l'horaire d'été 2022 prévu pour l'Europe, l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Inde. Outre ses services réguliers assurés toute l'année, Air Canada a annoncé la reprise d'importantes dessertes saisonnières estivales telles que Barcelone, Venise, Nice, Manchester, Édimbourg et Reykjavik.
- Expansion du service vers l'Inde avec des vols supplémentaires au départ de Toronto depuis le 15 octobre 2021 et lancement le 31 octobre 2021 d'une nouvelle liaison sans escale assurée toute l'année entre Montréal et Delhi.
- Nouveau service quotidien entre les îles de Toronto et Ottawa, lequel a débuté le 31 octobre 2021.

À mesure que les restrictions de déplacements s'assouplissent de par le monde, Air Canada demeure résolue à rebâtir son réseau international et à continuer d'être un transporteur mondial qui relie le Canada au reste du monde, tout en pénétrant des marchés supplémentaires et en ciblant de nouvelles occasions. En prévision de la relance de la demande passagers au troisième trimestre de 2021, Air Canada a rappelé plus de 6 500 employés. Au cours des neuf premiers mois de 2021, Air Canada a rappelé plus de 10 000 employés.

Environnement, enjeux sociaux et gouvernance

Le 3 août 2021, Air Canada a publié *Citoyens du monde*, son rapport de développement durable de 2020. Le rapport brosse un tableau global des initiatives d'Air Canada, de sa gouvernance et de sa gestion qui reposent sur trois fils conducteurs du développement durable, soit Notre entreprise, Nos employés et Notre planète. Pour en savoir davantage, consulter le rapport à l'adresse www.aircanada.com/citoyensdumonde.

Financement et situation de trésorerie

Le 11 août 2021, Air Canada a procédé à la clôture de son placement privé de 2,0 G\$ de billets garantis de premier rang à 4,625 % échéant en 2029 (les « billets en dollars canadiens ») et de 1,2 G\$ US de billets garantis de premier rang à 3,875 % échéant en 2026 (les « billets en dollars américains » et, avec les billets en dollars canadiens, les « billets »). Air Canada a également procédé à la clôture de sa nouvelle facilité de crédit garantie de premier rang de 2,9 G\$ US composée d'un nouveau prêt à terme B échéant en 2028 de 2,3 G\$ US (le « prêt à terme ») et d'une nouvelle facilité de crédit renouvelable inutilisée de 600 M\$ US échéant en 2025 (la « facilité renouvelable » et, avec le prêt à terme, les « facilités de crédit garanties de premier rang »).

Air Canada a tiré un produit brut totalisant environ 7,1 G\$ de la vente des billets et des facilités de crédit garanties de premier rang. Elle a affecté le produit tiré de la vente des billets en dollars canadiens ainsi que le produit du prêt à terme aux fins suivantes : i) le règlement de la totalité du capital de 200 M\$ exigible au titre de ses billets garantis de premier rang à 4,75 % échéant en 2023 et le remboursement de la totalité du capital de 840 M\$ exigible au titre de ses billets de deuxième rang à 9,00 % échéant en 2024, ii) le remboursement de la totalité de l'encours de la dette de 1 178 M\$ US de la Société aux termes de la convention de prêt datée du 6 octobre 2016, laquelle est composée d'une facilité de prêt à terme B syndiquée garantie en dollars américains et d'une facilité de crédit renouvelable syndiquée garantie en dollars américains et iii) le règlement des honoraires et frais d'opération applicables.

Le solde du produit est conservé pour les besoins du fonds de roulement et les autres besoins généraux de l'entreprise. Aucune somme n'est prélevée sur la facilité renouvelable au 30 septembre 2021 et tout emprunt futur aux termes de celle-ci est également destiné à financer le fonds de roulement et les autres besoins généraux de l'entreprise.

Les billets et les obligations d'Air Canada aux termes des facilités de crédit garanties de premier rang sont des obligations garanties de premier rang de la Société, assorties d'une sûreté de premier rang, sous réserve de certaines charges autorisées, grevant certains biens donnés en garantie composés de la quasi-totalité des routes internationales et des baux relatifs aux créneaux d'aéroports et aux portes d'embarquement de la Société.

En août 2021, Air Canada a remboursé intégralement sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ qui demeure disponible et n'a fait l'objet d'aucun prélèvement.

Du fait des opérations de financement susmentionnées réalisées au cours du troisième trimestre de 2021, les liquidités d'Air Canada, déduction faite des frais d'opération, se sont accrues de 4 419 M\$, compte tenu des marges de crédit disponibles et n'ayant fait l'objet d'aucun prélèvement.

Accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres conclus avec le gouvernement du Canada

Le 12 avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada (par l'intermédiaire de sa filiale, la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada) une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres qui lui donne accès à des liquidités maximales de 5,879 G\$ par l'intermédiaire du programme de Crédit d'urgence pour les grands employeurs (« CUGE »).

Le montage financier, qui prévoit des prêts entièrement remboursables dont Air Canada ne se prévaudrait que selon ses besoins ainsi qu'un placement en titres de capitaux propres, est constitué comme suit :

- Un produit brut de 500 M\$ tiré du placement de 21 570 942 actions d'Air Canada au prix de 23,17933 \$ l'action (produit net d'environ 480 M\$).
- Un montant de 1,5 G\$ sous forme de facilité de crédit renouvelable garantie échéant en avril 2026 et portant intérêt au taux CDOR (Canadian Dollar Offered Rate) majoré de 1,5 %; la facilité est garantie au moyen d'une charge de premier rang grevant les actifs d'Aéropian, les actions détenues par Air Canada dans Aéropian ainsi que certains actifs d'Air Canada, dont certains droits de propriété intellectuelle liés au programme de fidélité Aéropian. Air Canada n'a effectué aucun prélèvement sur cette facilité.
- Un montant de 2,475 G\$ sous forme de trois facilités de crédit non renouvelables et non garanties de 825 M\$ chacune. La première, une tranche d'une durée de cinq ans échéant en avril 2026, porte intérêt au taux annuel CDOR majoré de 1,75 %; la deuxième, une tranche d'une durée de six ans échéant en avril 2027, porte intérêt au taux annuel de 6,5 % (augmentant à 7,5 % après cinq ans); et la troisième, une tranche d'une durée de sept ans échéant en avril 2028, porte intérêt au taux annuel de 8,5 % (augmentant à 9,5 % après cinq ans). Aucun prélèvement n'a été effectué sur ces facilités.

- En contrepartie de la mise à disposition des facilités de crédit garanties et non garanties par le gouvernement à Air Canada, la Société a émis au total 14 576 564 bons de souscription visant initialement l'achat d'un nombre équivalent d'actions d'Air Canada, sous réserve des ajustements habituels, au prix d'exercice de 27,2698 \$ l'action au cours d'une période de 10 ans, ce qui représente 10 % de l'engagement total disponible au titre des facilités de crédit garanties et non garanties ci-dessus; 50 % des bons de souscription sont acquis parallèlement à la mise en place des facilités de crédit, et les 50 % restants seront acquis proportionnellement aux montants qu'Air Canada pourrait utiliser en vertu des facilités de crédit non garanties ci-dessus; les bons de souscription sont assujettis à un droit de rachat non récurrent en faveur d'Air Canada, aux termes duquel Air Canada peut, lors de l'éventuel remboursement de toutes les dettes en cours, le cas échéant, dans le cadre des facilités de crédit garanties et non garanties mentionnées précédemment et de leur extinction, racheter aux fins d'annulation tous les bons de souscription en circulation à un prix par bon de souscription égal à sa juste valeur de marché déterminée par des évaluateurs indépendants. Les bons de souscription dont les droits sont acquis peuvent être exercés par leur porteur soit en payant le prix d'exercice, soit en exerçant une option d'exercice sans décaissement.
- Un montant maximal de 1,404 G\$ consistant en une tranche de la facilité de crédit non garantie en soutien au remboursement de billets non remboursables aux clients. La facilité d'une durée de sept ans échéant en avril 2028 porte intérêt au taux annuel de 1,211 %. Les prélèvements sur cette facilité sont effectués mensuellement en fonction du montant des remboursements traités et versés au cours de la période. Au 30 septembre 2021, un montant de 1,205 G\$ avait été prélevé sur cette facilité pour financer le remboursement de billets non remboursables aux clients, et un montant supplémentaire de 3 M\$ est en train d'être prélevé pour financer les remboursements payés jusqu'au 30 septembre 2021. Les prélèvements aux termes de cette facilité peuvent se poursuivre jusqu'au 30 novembre 2021 à mesure que des remboursements admissibles sont effectués.

Dans le cadre du montage financier, Air Canada a pris un certain nombre d'engagements liés au remboursement des clients, à la desserte des collectivités régionales, à des restrictions touchant l'utilisation des fonds fournis, les niveaux d'emploi et les dépenses d'investissement. Ces engagements comprennent notamment ce qui suit :

- Utilisation du produit du montage financier (hormis la facilité de 1,404 G\$ affectée au remboursement des billets) seulement pour le paiement des charges d'exploitation et des obligations dont Air Canada doit s'acquitter dans le cours normal des activités au fur et à mesure qu'elles deviennent exigibles selon les pratiques passées.
- Offre de l'option de remboursement selon le mode de paiement initial aux clients admissibles qui ont acheté des billets non remboursables avant le 13 avril 2021 pour un voyage commençant au plus tôt le 1^{er} février 2020, mais qui n'ont pas voyagé en raison de la COVID-19.
- Reprise des dessertes ou accès au réseau d'Air Canada dans la plupart des collectivités régionales où le service a été suspendu en raison des répercussions de la COVID-19 sur les déplacements, au moyen de services directs ou de nouveaux accords interlignes avec des transporteurs régionaux tiers.
- Restrictions visant certaines dépenses et restrictions s'appliquant à la rémunération des hauts dirigeants à l'égard de tout exercice durant lequel les facilités garanties et non garanties sont en cours (hormis la tranche de la facilité de crédit non garantie affectée aux remboursements des billets non remboursables aux clients).
- Restrictions s'appliquant aux dividendes ou aux paiements de distributions sur les titres de participation d'Air Canada, ou à tout achat, rachat ou autre acquisition ou cession à titre onéreux de tout titre de participation ou titre d'emprunt convertible d'Air Canada tant qu'une dette est en cours en vertu de la facilité de crédit garantie ou de la facilité de crédit non garantie (à l'exclusion de la tranche de la facilité de crédit non garantie affectée aux remboursements des billets non remboursables aux clients) et pendant une période de 12 mois suivant la résiliation de ces facilités.

- Obligations de maintenir un niveau d'emploi équivalent ou supérieur à celui du 1^{er} avril 2021.
- Achèvement de l'acquisition par Air Canada de 33 appareils A220 d'Airbus construits aux installations d'Airbus situées à Mirabel, au Québec. Air Canada s'est également engagée à prendre livraison de la totalité des 40 appareils 737 MAX de Boeing en commande ferme. L'exécution de ces commandes demeure assujettie aux modalités des conventions d'achat applicables.

Air Canada s'est engagée à accorder les droits d'inscription usuels à l'égard de l'investissement du gouvernement dans les titres de capitaux propres. Les actions et les bons de souscription d'Air Canada émis au gouvernement sont assujettis à certaines restrictions de transfert, à savoir : i) des restrictions sur tout transfert, autre qu'à des sociétés apparentées au gouvernement, pour une période commençant à la date d'émission et se terminant, dans le cas des actions, à la date qui tombe un an après la date d'émission et, en ce qui concerne les bons de souscription, à la date à laquelle le droit de rachat d'Air Canada décrit précédemment a expiré conformément aux modalités des bons de souscription; ii) des restrictions sur les transferts aux concurrents et aux porteurs de titres d'Air Canada qui détiennent ou contrôlent au moins 5 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, y compris les titres convertibles, après conversion, sous réserve des exceptions habituelles, et iii) en ce qui concerne les bons de souscription, une fois que la restriction empêchant le transfert décrite en i) a expiré, des blocs de taille minimale pour les transferts. Les bons de souscription sont également soumis à un plafond d'exercice qui limite la participation totale du gouvernement en actions d'Air Canada. Le plafond d'exercice interdit au gouvernement d'exercer tout droit à l'égard de bons de souscription si les droits de vote associés aux actions d'Air Canada détenues par le gouvernement (y compris celles qui ont été émises lors de l'exercice de bons de souscription) excèdent 19,99 % du total des droits de vote associés à tous les titres à droit de vote d'Air Canada en circulation immédiatement après un tel exercice.

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

Le 2 avril 2021, Air Canada a annoncé, de concert avec Transat A.T. Inc. (« Transat »), que les deux parties avaient convenu de résilier la convention d'arrangement annoncée antérieurement visant le projet d'acquisition de Transat par Air Canada. Les deux parties avaient conclu un accord d'acquisition en juin 2019, dont les modalités avaient été modifiées en août 2019 et en octobre 2020. Les organismes de réglementation canadiens ont avalisé la transaction le 11 février 2021. En revanche, à la suite des pourparlers avec la Commission européenne (la « CE »), il est devenu évident que celle-ci n'approuverait pas l'acquisition selon l'ensemble de mesures correctives offert. Après mûre réflexion, Air Canada a conclu que d'offrir d'onéreuses mesures correctives supplémentaires — qui pourraient, de nouveau, ne pas conduire à une approbation de la CE — compromettrait considérablement sa capacité à soutenir la concurrence internationale, et aurait des répercussions négatives non seulement sur les clients, mais également sur d'autres parties prenantes et sur ses perspectives d'avenir, au moment même où elle se rétablit et se reconstruit dans la foulée des contrecoups de la pandémie de COVID-19. Par conséquent, Air Canada et Transat ont convenu de résilier la convention d'arrangement contre l'acquittement par Air Canada à Transat de frais de résiliation de 12,5 M\$ et la levée de toute obligation pour Transat d'acquitter des frais à Air Canada dans le cas où Transat serait partie à un autre accord d'acquisition ou à une opération semblable dans l'avenir.

Regroupement des services aériens Air Canada Express sous Jazz

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

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation								
Passages	1 636 \$	507 \$	1 129 \$	223	2 457 \$	3 907 \$	(1 450) \$	(37)
Fret	366	216	150	69	1 005	634	371	59
Autres	101	34	67	197	207	465	(258)	(55)
Total des produits d'exploitation	2 103	757	1 346	178	3 669	5 006	(1 337)	(27)
Charges d'exploitation								
Carburant aviation	472	175	297	170	911	1 135	(224)	(20)
Salaires et charges sociales	592	475	117	25	1 617	1 735	(118)	(7)
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	312	198	114	58	700	841	(141)	(17)
Dotation aux amortissements	400	423	(23)	(5)	1 217	1 414	(197)	(14)
Maintenance avions	153	45	108	240	430	496	(66)	(13)
Redevances aéroportuaires et de navigation	166	97	69	71	373	438	(65)	(15)
Frais de vente et de distribution	74	30	44	147	142	226	(84)	(37)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	23	5	18	360	29	236	(207)	(88)
Restauration et services à bord	52	26	26	100	94	146	(52)	(36)
Communications et technologies de l'information	85	66	19	29	271	292	(21)	(7)
Éléments particuliers	(103)	(192)	89	46	(157)	44	(201)	(457)
Autres	241	194	47	24	588	776	(188)	(24)
Total des charges d'exploitation	2 467	1 542	925	60	6 215	7 779	(1 564)	(20)
Perte d'exploitation	(364)	(785)	421		(2 546)	(2 773)	227	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Profit (perte) de change	(136)	88	(224)		(74)	(381)	307	
Produits d'intérêts	17	32	(15)		54	106	(52)	
Charges d'intérêts	(197)	(196)	(1)		(538)	(474)	(64)	
Intérêts incorporés	4	6	(2)		13	20	(7)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(1)	(6)	5		(10)	(26)	16	
Profit (perte) sur instruments financiers	114	46	68		(114)	(28)	(86)	
Perte aux règlements et modifications de dette	(110)	-	(110)		(129)	-	(129)	
Autres	(6)	(6)	-		(20)	(22)	2	
Total des charges autres que d'exploitation	(315)	(36)	(279)		(818)	(805)	(13)	
Perte avant impôts sur le résultat	(679)	(821)	142		(3 364)	(3 578)	214	
Recouvrement d'impôts sur le résultat	39	136	(97)		255	92	163	
Perte nette	(640) \$	(685) \$	45 \$		(3 109) \$	(3 486) \$	377 \$	
Perte par action – résultat dilué	(1,79) \$	(2,31) \$	0,52 \$		(8,97) \$	(12,58) \$	3,61 \$	
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)¹⁾	(67) \$	(554) \$	487 \$		(1 486) \$	(1 315) \$	(171) \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(649) \$	(1 141) \$	492 \$		(3 194) \$	(3 099) \$	(95) \$	

1) Le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) et le résultat avant impôts ajusté ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

La pandémie de COVID-19 a engendré des répercussions sur l'ensemble du réseau qui ont commencé à se faire sentir au début de mars 2020. À partir de juin 2020, le secteur de l'aviation commerciale à l'échelle mondiale était pratiquement au point mort. Depuis l'éclosion de la pandémie, Air Canada a géré activement sa capacité exprimée en SMO en fonction des tendances dominantes du marché et de la demande passagers. Au troisième trimestre de 2021, Air Canada a relevé sa capacité exprimée en SMO de 86,8 % en regard du troisième trimestre de 2020 (baisse de 65,8 % par rapport au troisième trimestre de 2019). Au troisième trimestre de 2021, la capacité exprimée en SMO représentait une croissance séquentielle de 178 % par rapport au deuxième trimestre de 2021, soit le premier tournant significatif dans la reprise. Au cours des neuf premiers mois de 2021, la capacité exprimée en SMO a baissé de 39,0 % par rapport à la période correspondante de 2020, puisque l'incidence de la pandémie de COVID-19 a commencé à se faire sentir uniquement en mars 2020, et de 77,6 % en regard des neuf premiers mois de 2019.

Les produits passages du troisième trimestre de 2021 se sont établis à 1 636 M\$, en hausse de 1 129 M\$, soit plus du triple de ceux du troisième trimestre de 2020. Pour l'ensemble du réseau, le trafic mesuré en passagers-milles payants (PMP) a crû de 214,5 %. Pour les neuf premiers mois de 2021, les produits passages se sont établis à 2 457 M\$, en baisse de 1 450 M\$ ou de 37,1 % par rapport aux neuf premiers mois de 2020. En regard de la période correspondante de 2019, les produits passages ont reculé de 68,2 % au troisième trimestre de 2021 et de 81,5 % durant les neuf premiers mois de 2021.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	771 \$	316 \$	455 \$	144,6
Lignes transfrontalières	291	28	263	929,3
Lignes transatlantiques	384	111	273	244,2
Lignes transpacifiques	112	30	82	277,0
Autres	78	22	56	247,0
Réseau	1 636 \$	507 \$	1 129 \$	222,4

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

Troisième trimestre 2021 par rapport au troisième trimestre 2020						
	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	144,6	78,8	141,8	19,8	1,2	36,8
Lignes transfrontalières	929,3	439,3	917,4	34,2	1,2	90,9
Lignes transatlantiques	244,2	58,1	270,8	40,5	(7,2)	117,7
Lignes transpacifiques	277,0	63,6	197,3	22,6	26,8	130,4
Autres	247,0	148,5	211,0	14,3	11,6	39,6
Réseau	222,4	86,8	214,5	28,9	2,5	72,6

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les neuf premiers mois de 2021 et de 2020.

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	1 276 \$	1 378 \$	(102) \$	(7,3)
Lignes transfrontalières	352	793	(441)	(55,7)
Lignes transatlantiques	546	819	(273)	(33,4)
Lignes transpacifiques	163	440	(277)	(63,0)
Autres	120	477	(357)	(74,8)
Réseau	2 457 \$	3 907 \$	(1 450) \$	(37,1)

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour les neuf premiers mois de 2021, par rapport aux neuf premiers mois de 2020, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

	Neuf premiers mois de 2021 par rapport aux neuf premiers mois de 2020					
	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	(7,3)	(3,8)	(6,4)	(1,7)	(1,0)	(3,6)
Lignes transfrontalières	(55,7)	(64,2)	(66,2)	(3,8)	31,1	23,8
Lignes transatlantiques	(33,4)	(28,6)	(28,5)	0,1	(7,0)	(6,8)
Lignes transpacifiques	(63,0)	(60,0)	(75,7)	(26,5)	52,3	(7,3)
Autres	(74,8)	(76,1)	(81,1)	(16,7)	33,7	5,8
Réseau	(37,1)	(39,0)	(45,1)	(6,5)	14,4	3,1

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

(en millions)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2021		2020		2021		2020	
	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO
Lignes intérieures	3 418	4 483	1 413	2 504	5 050	7 991	5 393	8 310
Lignes transfrontalières	974	1 336	97	250	1 163	1 824	3 444	5 097
Lignes transatlantiques	2 575	3 647	694	2 306	3 776	6 541	5 277	9 158
Lignes transpacifiques	541	1 076	182	658	808	1 961	3 321	4 905
Autres	407	574	131	231	636	1 010	3 372	4 233
Réseau	7 915	11 116	2 517	5 949	11 433	19 327	20 807	31 703

Produits passages tirés des lignes intérieures

Au troisième trimestre de 2021, dans un contexte de relèvement de la capacité de 78,8 %, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont établis à 771 M\$, en hausse de 455 M\$ ou de 144,6 % par rapport au troisième trimestre de 2020. L'augmentation d'un exercice à l'autre s'explique par l'amélioration de la conjoncture opérationnelle sur le marché canadien à mesure que les provinces et territoires du Canada amorçaient leurs plans de réouverture.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

Au troisième trimestre de 2021, sur fond de multiplication par cinq de la capacité, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont chiffrés à 291 M\$, en hausse de 263 M\$, soit plus de dix fois les produits passages inscrits au troisième trimestre de 2020. Au troisième trimestre de 2021, Air Canada a repris la desserte de plusieurs destinations aux États-Unis.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

Au troisième trimestre de 2021, dans un contexte de relèvement de la capacité de 58,1 %, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont établis à 384 M\$, en hausse de 273 M\$, soit plus du triple des produits passages enregistrés au troisième trimestre de 2020. La croissance d'un exercice à l'autre des produits passages est principalement attribuable à l'accroissement de 270,8 % du trafic, ce qui s'est traduit par une augmentation de 40,5 points de pourcentage du coefficient d'occupation et a été en partie contrebalancé par le fléchissement du rendement unitaire. Au troisième trimestre de 2021, Air Canada a repris le service vers certaines destinations européennes qui avait été suspendu et, vers la fin du trimestre, a repris la desserte de l'Inde. En outre, Air Canada a continué d'exploiter les vols pour Doha et Le Caire, qui ont été inaugurés respectivement au quatrième trimestre de 2020 et au deuxième trimestre de 2021.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

Au troisième trimestre de 2021, sur fond de relèvement de la capacité de 63,6 %, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont établis à 112 M\$, en hausse de 82 M\$, soit plus du triple des produits passages constatés au troisième trimestre de 2020. La variation est attribuable à l'accroissement du trafic qui a triplé en regard de la période correspondante de 2020, principalement pour la Chine et Hong Kong.

Produits passages tirés des autres lignes

Au troisième trimestre de 2021, sur fond de relèvement de la capacité de 148,5 %, les produits passages tirés des autres lignes se sont chiffrés à 78 M\$, en hausse de 56 M\$ (soit environ 2,5 fois de plus d'un exercice à l'autre).

Comme l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur les produits passages a commencé à se faire sentir en mars 2020, l'analyse plus approfondie des produits passages et des facteurs influant sur les variations par région d'un exercice à l'autre ne sera pas présentée, car elle serait sans utilité.

Bien qu'Air Canada ait constaté des progrès importants en matière de revenus et de produits passages perçus d'avance au troisième trimestre de 2021, notamment des points d'origine américains et internationaux, les restrictions de déplacements imposées par divers pays, y compris le gouvernement du Canada, qui subsistent continuent de comprimer la demande dans certains segments clients. Au Canada, notamment, ces restrictions affectent les familles voyageant avec des enfants de moins de 12 ans, lesquels ne peuvent toujours pas recevoir l'un des vaccins contre la COVID-19. En outre, l'exigence par le gouvernement du Canada d'un résultat négatif au test PCR de dépistage 72 heures avant le départ continue de nuire à la demande pour les voyages internationaux.

Produits fret

Au troisième trimestre de 2021, les produits fret se sont chiffrés à 366 M\$, en hausse de 150 M\$ ou de 69,4 % par rapport au troisième trimestre de 2020. Au cours des neuf premiers mois de 2021, Air Canada Cargo a dépassé le cap du milliard et a atteint des produits fret record de 1 005 M\$, en hausse de 371 M\$ ou de 58,5 % en regard de la période correspondante de 2020.

Au troisième trimestre de 2021, le trafic et le rendement unitaire ont augmenté respectivement de 59,3 % et de 6,4 %, par rapport au trimestre correspondant de 2020. Au total, Air Canada a assuré 2 101 vols tout-cargo au troisième trimestre de 2021, ce qui représente des produits de 183 M\$, ou 50 % des produits fret du trimestre. Au cours des neuf premiers mois de 2021, le trafic et le rendement unitaire ont augmenté respectivement de 30,7 % et de 21,2 % par rapport à la période correspondante de 2020. Au total, Air Canada a assuré 7 720 vols tout-cargo au cours des neuf premiers mois de 2021,

ce qui représente des produits de 588 M\$ ou 59 % des produits fret durant la période. La demande à l'égard des services de fret aérien demeurerait forte à la fin du troisième trimestre de 2021.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	30 \$	24 \$	6 \$	27,3	79 \$	61 \$	18 \$	29,5
Lignes transfrontalières	16	6	10	139,8	44	27	17	60,9
Lignes transatlantiques	124	103	21	20,4	387	256	131	51,0
Lignes transpacifiques	168	72	96	134,4	426	255	171	67,1
Autres	28	11	17	154,0	69	35	34	99,3
Réseau	366 \$	216 \$	150 \$	69,4	1 005 \$	634 \$	371 \$	58,5

Autres produits

Au troisième trimestre de 2021, les autres produits se sont chiffrés à 101 M\$, en hausse de 67 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2020. L'augmentation est principalement attribuable aux produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada du fait de l'amplification des volumes et à l'accroissement des produits non liés au transport aérien associés au programme Aéroplan. Au cours des neuf premiers mois de 2021, les autres produits ont atteint 207 M\$, en baisse de 258 M\$ ou de 55 % par rapport à la période correspondante de 2020. Cette baisse s'explique par l'incidence de la pandémie de COVID-19 qui a seulement commencé à se faire sentir au début du mois de mars 2020 et a comprimé les produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada pour les périodes subséquentes ainsi que, dans une mesure moindre, les frais liés aux passagers et à la société aérienne, en raison dans les deux cas de la contraction des volumes de passagers. Cette diminution a été atténuée par l'accroissement des produits non liés au transport aérien associés au programme Aéroplan.

Charges d'exploitation

Au troisième trimestre de 2021, les charges d'exploitation se sont établies à 2 467 M\$, en hausse de 925 M\$ ou de 60 % par rapport au troisième trimestre de 2020. La variation s'explique principalement par l'augmentation de divers postes du fait de la croissance de 86,8 % d'un exercice à l'autre de la capacité d'exploitation. Au troisième trimestre de 2021, Air Canada a inscrit une réduction nette des charges d'exploitation de 103 M\$ au titre des éléments particuliers en regard d'une réduction nette des charges d'exploitation de 192 M\$ au titre des éléments particuliers au troisième trimestre de 2020. Étant donné la variation des éléments particuliers d'un exercice à l'autre, les charges d'exploitation totales au troisième trimestre de 2021 ne sont pas directement comparables à celles de la période correspondante de l'exercice précédent. Se reporter à la sous-rubrique, *Éléments particuliers*, pour un complément d'information.

Au cours des neuf premiers mois de 2021, les charges d'exploitation se sont établies à 6 215 M\$, en baisse de 1 564 M\$ ou de 20 %, en regard de la période correspondante de 2020. La comparaison directe en glissement annuel n'est pas pertinente étant donné qu'Air Canada a exercé ses activités d'exploitation selon son horaire régulier uniquement durant les deux premiers mois de 2020, outre les éléments particuliers comptabilisés.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation au troisième trimestre de 2021 et aux neuf premiers mois de 2021 par rapport au troisième trimestre de 2020 et aux neuf premiers mois de 2020 est résumée ci-après.

Carburant aviation

Au troisième trimestre de 2021, la charge de carburant aviation s'est établie à 472 M\$, en hausse de 297 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2020. La hausse rend compte de l'amplification de la consommation de carburant quantifiée en litres du fait de l'accroissement des heures de vol en glissement annuel, facteur qui explique une tranche de 153 M\$ de l'augmentation. En outre, l'incidence de la hausse de 39 % du coût du litre de carburant a donné lieu à l'accroissement de 149 M\$ en regard du troisième trimestre de 2020, compte tenu de l'écart favorable du change de 31 M\$, en raison de l'appréciation du dollar canadien en glissement annuel. La variation a été en partie contrebalancée par le fléchissement des frais de manutention d'un exercice à l'autre.

Au cours des neuf premiers mois de 2021, la charge de carburant aviation s'est établie à 911 M\$, en baisse de 224 M\$ ou de 20 % par rapport aux neuf premiers mois de 2020, en raison de la contraction des heures de vol en regard des neuf premiers mois de 2020, puisque les répercussions de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir en mars 2020. Le recul a été en partie contrebalancé par la hausse de 18 % du coût du litre de carburant, facteur atténué par l'écart de change favorable attribuable à l'appréciation du dollar canadien en glissement annuel.

Salaires et charges sociales

Au troisième trimestre de 2021, les salaires et charges sociales se sont établis à 592 M\$, en hausse de 117 M\$ ou de 25 % par rapport au troisième trimestre de 2020. Comparativement au troisième trimestre de 2020, les salaires et charges sociales de 439 M\$ ont crû de 104 M\$ ou de 31 %, principalement en raison de la hausse du temps bloc à bloc et de l'accroissement de 24 % des ETP étant donné qu'Air Canada a procédé au rappel d'employés pour soutenir la croissance de ses activités d'exploitation durant le troisième trimestre de 2021. Au troisième trimestre de 2021, les charges sociales ont atteint 153 M\$, en hausse de 13 M\$ ou de 9 % principalement en raison de l'augmentation du nombre d'employés.

Au cours des neuf premiers mois de 2021, les salaires et charges sociales se sont établis à 1 617 M\$, en baisse de 118 M\$ ou de 7 % par rapport aux neuf premiers mois de 2020. Les salaires se sont établis à 1 147 M\$, et les charges sociales ont atteint 470 M\$, en baisse respectivement de 63 M\$ ou de 5 % et de 55 M\$ ou de 10 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. La baisse de ces deux éléments est surtout imputable à la diminution du nombre d'employés en regard des neuf premiers mois de 2020 en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19.

Charges liées aux transporteurs régionaux

Au troisième trimestre de 2021, les charges liées au transporteur régional (compte non tenu du carburant) ont atteint 312 M\$, en hausse de 114 M\$ ou de 58 % par rapport au trimestre correspondant de 2020, en raison de l'augmentation des charges du fait de l'accroissement des heures de vol en regard de la période correspondante de l'exercice précédent. La variation est également imputable à la réduction nette des charges d'exploitation de 26 M\$ comptabilisée au troisième trimestre de 2020 (compte tenu des coûts de restitution en fin de bail relativement à la restitution d'appareils au quatrième trimestre de 2020), aux escomptes offerts à Air Canada au troisième trimestre de 2020 du fait de la pandémie de COVID-19 et à la baisse de la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») reçue durant le trimestre. L'augmentation a été en partie contrebalancée par les économies découlant du regroupement du transport aérien régional sous Jazz.

Au cours des neuf premiers mois de 2021, les charges liées au transporteur régional (compte non tenu du carburant) se sont chiffrées à 700 M\$, en baisse de 141 M\$ ou de 17 % par rapport aux neuf premiers mois de 2020, en raison de la diminution des heures de vol comparativement aux neuf premiers mois de 2020, imputable aux répercussions de la pandémie de COVID-19 qui ont commencé à se faire sentir en mars 2020. La diminution a été en partie contrebalancée par la réduction nette des charges d'exploitation de 26 M\$ comptabilisée au troisième trimestre de 2020 du fait de l'ajustement au titre des coûts de restitution en fin de bail relativement à la restitution d'appareils au quatrième trimestre de 2020.

Dotation aux amortissements

La dotation aux amortissements s'est chiffrée à 400 M\$ au troisième trimestre de 2021 et à 1 217 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2021, en baisse de 23 M\$ ou de 5 %, et de 197 M\$ ou de 14 %, en raison de la diminution des heures de vol comparativement aux neuf premiers mois de 2020, imputable aux répercussions de la pandémie de COVID-19 qui ont commencé à se faire sentir en mars 2020. La diminution a été en partie contrebalancée par la réduction nette des charges d'exploitation de 26 M\$ comptabilisée au troisième trimestre de 2020 du fait de l'ajustement au titre des coûts de restitution en fin de bail relativement à la restitution d'appareils au quatrième trimestre de 2020.

respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2020. Les baisses rendent compte du retrait de certains appareils plus anciens, facteur en partie contrebalancé par l'intégration de nouveaux appareils A220-300 d'Airbus au parc aérien et de moteurs de rechange.

Maintenance avions

Au troisième trimestre de 2021, la charge de maintenance avions s'est chiffrée à 153 M\$, en hausse de 108 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2020. Cette augmentation est essentiellement attribuable aux réductions de 72 M\$ des provisions au titre de la maintenance comptabilisées au troisième trimestre de 2020 par suite de la mise à jour des estimations des coûts de restitution en fin de bail. Le reste de l'augmentation s'explique principalement par l'amplification des heures de vol d'un exercice à l'autre.

Au cours des neuf premiers mois de 2021, la charge de maintenance avions a atteint 430 M\$, en baisse de 66 M\$ ou de 13 % par rapport à la période correspondante de 2020. La baisse rend surtout compte de la diminution du volume d'activités de maintenance en raison de la contraction des heures de vol par rapport aux neuf premiers mois de 2020 du fait de l'incidence de la pandémie de COVID-19, qui a commencé à se faire sentir en mars 2020.

Éléments particuliers

Au troisième trimestre de 2021, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers correspondant à une réduction nette des charges d'exploitation de 103 M\$. Le tableau ci-après présente la ventilation de ces éléments particuliers.

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2021	2020	2021	2020
Pertes de valeur (reprise de perte de valeur)	(12) \$	(3) \$	14 \$	327 \$
Subvention salariale d'urgence du Canada, solde net	(103)	(189)	(424)	(391)
Provisions pour réduction de l'effectif	4	-	163	112
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	8	-	76	-
Autres	-	-	14	(4)
Éléments particuliers	(103) \$	(192) \$	(157) \$	44 \$

Pertes de valeur

En raison des réductions de capacité liées aux effets de la pandémie de COVID-19, Air Canada accélère le retrait de son parc aérien de certains appareils plus anciens. Une perte de valeur sans incidence sur la trésorerie de 283 M\$ a donc été comptabilisée en 2020 (295 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2020) pour rendre compte de la baisse de la valeur des actifs au titre du droit d'utilisation des appareils loués et de la baisse de la valeur comptable des appareils détenus par la Société pour la ramener au produit de la cession attendu.

Air Canada a aussi comptabilisé une perte de valeur de 32 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2020 relativement à des coûts engagés pour le développement d'immobilisations incorporelles d'ordre technologique qui avaient été incorporés et qui sont à présent annulés.

Pour le troisième trimestre de 2021, une reprise de perte de valeur de 12 M\$ a été comptabilisée au titre des coûts prévus pour satisfaire aux conditions de restitution des appareils loués, ces coûts s'étant avérés inférieurs aux estimations initiales. Au cours des neuf premiers mois de 2021, une perte de valeur supplémentaire de 14 M\$, déduction faite des reprises de perte de valeur, a été comptabilisée pour rendre compte de la révision à la baisse des estimations concernant le produit de la cession attendu des appareils détenus par la Société, contrebalancée en partie par des coûts inférieurs aux prévisions engagés pour remplir les conditions de retour prévues aux contrats de location. D'autres changements dans ces estimations pourraient donner lieu à des ajustements de la perte de valeur à des périodes ultérieures.

Subvention salariale d'urgence du Canada

En 2020, le gouvernement du Canada a annoncé le programme de Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») afin d'aider les employeurs à maintenir ou à rétablir au registre de paie leurs employés en poste au Canada et d'atténuer les difficultés découlant de la pandémie de COVID-19.

Air Canada a comptabilisé un montant brut total au titre du programme de SSUC de 103 M\$ pour le troisième trimestre de 2021 (429 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021; 197 M\$ et 492 M\$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020). Des paiements comptants de 113 M\$ ont été reçus au troisième trimestre de 2021 (415 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021; 260 M\$ et 440 M\$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020). Le montant de la SSUC imputé aux éléments particuliers est présenté après déduction du coût au titre des employés inactifs qui étaient admissibles à la subvention salariale en vertu du programme. Aucune condition non remplie ou autre éventualité n'est liée au programme actuel de SSUC.

Air Canada a continué de participer au programme de SSUC, qui a pris fin en octobre 2021. Air Canada évaluera les nouveaux programmes annoncés par le gouvernement du Canada le 21 octobre 2021 lorsque de plus amples renseignements seront rendus publics et elle prévoit prendre part à tout programme pertinent auquel elle est admissible.

Provisions pour réduction de l'effectif

En raison de la pandémie de COVID-19 et dans le but de réduire le nombre d'employés qui demeurent en mise à pied technique, Air Canada a proposé des programmes d'incitation à la retraite anticipée à son personnel syndiqué. Ces programmes prévoient des bonifications des prestations reçues en vertu du régime de retraite à prestations déterminées pour les employés admissibles et n'ont donc pas d'incidence sur la situation de trésorerie de la Société. Des indemnités de cessation d'emploi et une perte au titre des mesures de réduction de l'effectif de 6 M\$ ont été comptabilisées au troisième trimestre de 2021 dans les éléments particuliers (163 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021).

En raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19, Air Canada a entrepris de réduire d'environ 50 % son effectif au deuxième trimestre de 2020. Une provision pour réduction de l'effectif de 76 M\$ a été comptabilisée au deuxième trimestre de 2020 relativement à ces mesures (78 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2020). Outre la provision, des indemnités de cessation d'emploi et des mesures de réduction de l'effectif de 36 M\$ ont été comptabilisées en 2020 relativement aux obligations au titre des prestations de retraite et des avantages du personnel.

Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux

En avril 2021, Air Canada a été informée de la décision de l'arbitre relativement à la détermination du plafond des gains ouvrant droit à pension constaté dans le régime de retraite à prestations déterminées des salariés des services techniques représentés par l'AIMTA. Cette décision s'est traduite par une augmentation du plafond des gains ouvrant droit à pension à compter de 2021. Air Canada a comptabilisé dans les éléments particuliers un coût non récurrent au titre des services passés pour les régimes de retraite de 68 M\$ au deuxième trimestre de 2021 afin de tenir compte de cette modification du régime. Au troisième trimestre de 2021, la question de la période de rétroactivité a été résolue et un coût supplémentaire de 8 M\$ a été inscrit au titre de l'incidence estimée des employés qui opteront pour la période de rétroactivité jusqu'en 2019. Cette modification n'a aucune incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada puisqu'elle est financée à même l'excédent des régimes de retraite agréés de la Société au Canada.

Autres

Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat

Le 2 avril 2021, Air Canada a annoncé la résiliation de la convention d'arrangement prévoyant l'acquisition de Transat. Air Canada et Transat avaient conclu un accord d'acquisition en juin 2019.

Les modalités en ont par la suite été modifiées en août 2019 et révisées une nouvelle fois en octobre 2020, en raison des graves répercussions économiques de la pandémie de COVID-19.

Air Canada et Transat ont convenu de résilier la convention d'arrangement contre l'acquittement par Air Canada à Transat de frais de résiliation de 12,5 M\$ et la levée de toute obligation pour Transat d'acquitter des frais à Air Canada dans le cas où Transat serait partie à un autre accord d'acquisition ou à une opération semblable dans l'avenir.

Modifications des contrats d'achat de capacité

En mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier le CAC conclu avec Jazz, filiale entièrement détenue de Chorus Aviation Inc., aux termes duquel Jazz exploite actuellement certains vols régionaux sous la marque Air Canada Express. Dans le cadre du contrat modifié, Air Canada a transféré à Jazz l'exploitation de sa flotte d'appareils E175 d'Embraer, jusque-là assurée par Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional ») et, au 1^{er} avril 2021, Jazz est devenue l'unique exploitant des vols Air Canada Express. Le CAC conclu avec Sky Regional a été résilié le 31 mars 2021. Air Canada a comptabilisé une charge nette de 2 M\$ pour refléter les modifications apportées au CAC et au regroupement des vols régionaux. Cette charge tient compte d'une provision nette de 12 M\$ au titre des frais estimés de résiliation à payer, contrebalancée par l'annulation des obligations locatives et des coûts des stocks associés aux appareils mis hors service.

Charges autres que d'exploitation

Les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 315 M\$ au troisième trimestre de 2021 et à 818 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2021, en hausse respectivement de 279 M\$ et de 13 M\$ par rapport aux périodes correspondantes de 2020.

La perte de change s'est établie à 136 M\$ au troisième trimestre de 2021, comparativement à un profit de 88 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Cette perte traduit l'appréciation du dollar canadien et tient compte de pertes sur la dette à long terme et les obligations locatives de 254 M\$, facteurs en partie contrebalancés par des profits de 87 M\$ sur les dérivés de change. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2021 était de 1,2680 \$ alors qu'il était de 1,2398 \$ le 30 juin 2021.

Au cours des neuf premiers mois de 2021, la perte de change s'est chiffrée à 74 M\$ contre une perte de 381 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2020. Cette perte rend compte de la dépréciation du dollar canadien, qui a comprimé la valeur des positions sur dérivés de change d'Air Canada et a donné lieu à des pertes de 105 M\$, en partie atténuées par des profits de 20 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2021 était de 1,2680 \$ alors qu'il était de 1,2725 \$ le 31 décembre 2020.

Les charges d'intérêts se sont chiffrées à 197 M\$ au troisième trimestre de 2021 et à 538 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2021, en hausse respectivement de 1 M\$ et de 64 M\$ par rapport aux périodes correspondantes de 2020. Au troisième trimestre de 2021, le financement additionnel obtenu a donné lieu à une charge d'intérêts analogue à celle du troisième trimestre de 2020. La variation pour les neuf premiers mois de 2021 est principalement attribuable à l'augmentation de la dette du fait des opérations de financement réalisées en 2020.

Air Canada a comptabilisé un profit sur instruments financiers de 114 M\$ au troisième trimestre de 2021 et une perte de 114 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2021 qui, dans les deux cas, traduisaient essentiellement les variations de la juste valeur de l'option de règlement en trésorerie des billets convertibles d'Air Canada, lesquelles variations ont donné lieu à un profit de 101 M\$ au troisième trimestre de 2021 et à une perte de 109 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2021.

Air Canada a comptabilisé une perte aux règlements et modifications de dette de 110 M\$ au troisième trimestre de 2021 et de 129 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2021. La perte tenait compte de la radiation des coûts amortis et des primes de remboursement anticipé dans le cadre d'une série d'opérations de refinancement réalisées le 11 août 2021, décrite à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion.

6. PARC AÉRIEN

Face à la pandémie de COVID-19, la capacité a été gérée activement au moyen de l'immobilisation au sol temporaire de certains appareils et du retrait permanent d'appareils plus anciens et moins efficaces. Ces appareils immobilisés au sol temporairement sont inclus dans le tableau ci-après. Air Canada évalue régulièrement le parc aérien ainsi que la capacité. Elle continuera d'ajuster son parc aérien et son horaire, en plus de prendre d'autres mesures en fonction de l'évolution de la situation.

En raison de l'augmentation marquée de la demande à l'égard de l'espace de chargement de fret, Air Canada a assuré des vols tout-cargo au moyen d'avions de passagers ainsi que d'appareils 777-300ER de Boeing et A330 d'Airbus convertis temporairement. L'espace de chargement de fret des avions convertis a été accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers. Air Canada entend retirer progressivement les appareils convertis temporairement d'ici la fin de 2022 à mesure qu'ils sont reconfigurés en avions de passagers. Elle compte intégrer à son parc aérien un appareil 767 de Boeing à titre d'avion-cargo d'ici la fin de 2021 et d'en ajouter quatre autres d'ici la fin de 2022. Ces appareils sont inclus dans le tableau ci-après.

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 2020 et au 30 septembre 2021, ainsi que le parc projeté au 31 décembre 2021 et au 31 décembre 2022.

 AIR CANADA	Réel			Projeté			
	31 déc. 2020	Modifications apportées pour les neuf premiers mois de 2021	30 sept. 2021	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2021	31 déc. 2021	Modifications apportées pour 2022	31 déc. 2022
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	15	(3)	12	-	12	6	18
777-300ER de Boeing (fret)	4	3	7	(1)	6	(6)	-
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29	-	29	1	30
767-300 de Boeing (avions-cargos)	-	-	-	1	1	4	5
A330-300 d'Airbus	13	(1)	12	-	12	4	16
A330-300 d'Airbus (fret)	3	1	4	-	4	(4)	-
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	24	2	26	5	31	9	40
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	21	(3)	18	(2)	16	-	16
A319 d'Airbus	16	(10)	6	-	6	(4)	2
A220-300 d'Airbus	15	9	24	3	27	6	33
Total – parc aérien principal	169	(2)	167	6	173	16	189



	Réal			Projeté			
	31 déc. 2020	Modifications apportées pour les neuf premiers mois de 2021	30 sept. 2021	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2021	31 déc. 2021	Modifications apportées pour 2022	31 déc. 2022
Appareils monocouloirs							
A321 d'Airbus	14	-	14	-	14	-	14
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	39	-	39	-	39	-	39

Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	208	(2)	206	6	212	16	228
--	------------	------------	------------	----------	------------	-----------	------------

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2020 et au 30 septembre 2021, pour le compte d'Air Canada par les transporteurs régionaux qui assurent des vols sous le nom de marque Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada. Le tableau présente également le parc projeté au 31 décembre 2021 et au 31 décembre 2022.

Le tableau ci-après comprend un nombre important d'appareils qui ont été immobilisés au sol en conséquence de la pandémie de COVID-19.



	Réal			Projeté			
	31 déc. 2020	Modifications apportées pour les neuf premiers mois de 2021	30 sept. 2021	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2021	31 déc. 2021	Modifications apportées pour 2022	31 déc. 2022
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ-200 de Mitsubishi	15	-	15	-	15	-	15
CRJ-900 de Mitsubishi	34	1	35	-	35	-	35
Dash 8-300 de De Havilland	19	(2)	17	(17)	-	-	-
Dash 8-400 de De Havilland	43	(4)	39	-	39	-	39
Total – Air Canada Express	136	(5)	131	(17)	114	-	114

7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

7.1. LIQUIDITÉ

Incidence de la pandémie de COVID-19

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à un recul prononcé du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus et de ses flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, par rapport à l'exercice 2019, en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, y compris au Canada.

Les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation d'Air Canada devraient s'améliorer progressivement avec la levée graduelle des restrictions de déplacements. Étant donné l'incertitude qui caractérise la pandémie de COVID-19, la durée de la reprise demeure difficile à prévoir.

Depuis mars 2020, Air Canada a augmenté sa situation de trésorerie au moyen d'une série d'opérations visant des instruments d'emprunt et de capitaux propres. Cette trésorerie supplémentaire procure une souplesse opérationnelle et soutient l'instauration des mesures planifiées d'atténuation et de reprise quant à la pandémie de COVID-19. Ces opérations sont décrites à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada ainsi qu'à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion.

En avril 2021, Air Canada a sensiblement augmenté ses liquidités disponibles en concluant avec le gouvernement du Canada une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres qui lui donne accès à un financement par emprunt maximal de 5,379 G\$. Le montage financier inclut des prêts entièrement remboursables dont Air Canada ne se prévaudrait que selon ses besoins, ainsi qu'un placement en titres de capitaux propres donnant lieu à un produit brut de 500 M\$ (produit net d'environ 480 M\$). Au 30 septembre 2021, un montant de 1,205 G\$ avait été prélevé sur la facilité affectée au remboursement de billets et aucun montant n'avait été prélevé sur les autres facilités. Air Canada a le droit de rembourser ces facilités et de les résilier en tout temps sans pénalité. Pour un complément d'information sur le montage financier du gouvernement, se reporter à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion.

En août 2021, Air Canada a réalisé une série d'opérations de refinancement et a reçu au total un produit brut d'environ 7,1 G\$ découlant de la vente de billets et des facilités de crédit garanties de premier rang. Le produit a été affecté au remboursement de l'encours de la dette de 2,5 G\$ et le solde du produit est conservé pour les besoins du fonds de roulement et les autres besoins généraux de l'entreprise. Ces opérations ont donné lieu à un accroissement net de la trésorerie de 3,7 G\$, plus un montant de 761 M\$ de liquidités disponibles au titre de la marge de crédit n'ayant fait l'objet d'aucun prélèvement. La facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ a par ailleurs été remboursée en août et n'avait fait l'objet d'aucun prélèvement. Se reporter à la rubrique 4, *Aperçu général*, pour un complément d'information sur les opérations de refinancement réalisées durant le trimestre.

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 2,2 G\$ au 30 septembre 2021. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour accroître ses niveaux de liquidité, Air Canada pourrait utiliser ses actifs non grevés afin de mobiliser de la trésorerie supplémentaire au besoin.

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 en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 7.6, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, 7.7, *Obligations de capitalisation des régimes de*

retraite, et 7.8, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période d'au moins 12 mois, notamment en fonction de plusieurs scénarios et de diverses hypothèses, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement.

Au 30 septembre 2021, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 14 412 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 9 473 M\$ et d'un montant de 4 939 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit, comparativement à des liquidités non soumises à restrictions de 8 013 M\$ au 31 décembre 2020 (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme).

7.2. SITUATION FINANCIÈRE

Le tableau ci-après présente l'état consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 30 septembre 2021 et au 31 décembre 2020.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2021	31 décembre 2020	Variation (\$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 702 \$	7 501 \$	1 201 \$
Autres actifs courants	1 157	1 170	(13)
Actifs courants	9 859 \$	8 671 \$	1 188 \$
Placements, dépôts et autres actifs	1 095	833	262
Immobilisations corporelles	11 735	12 137	(402)
Actifs au titre des régimes de retraite	3 206	2 840	366
Impôt sur le résultat différé	37	25	12
Immobilisations incorporelles	1 095	1 134	(39)
Goodwill	3 273	3 273	-
Total de l'actif	30 300 \$	28 913 \$	1 387 \$
Passif			
Passifs courants	6 149 \$	7 139 \$	(990) \$
Dette à long terme et obligations locatives	15 667	11 201	4 466
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	3 771	4 032	(261)
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 551	3 015	(464)
Provisions au titre de la maintenance	968	1 040	(72)
Autres passifs non courants	974	696	278
Impôt sur le résultat différé	75	75	-
Total du passif	30 155 \$	27 198 \$	2 957 \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	145 \$	1 715 \$	(1 570) \$
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires	30 300 \$	28 913 \$	1 387 \$

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 7.4, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les obligations locatives sont examinées aux rubriques 7.3, *Dette nette*, et 7.5, *Flux de trésorerie*.

Au 30 septembre 2021, l'actif net au titre des régimes de retraite s'élevait à 655 M\$ (soit les actifs au titre des régimes de retraite de 3 206 M\$ déduction faite du passif au titre des régimes de retraite et avantages du personnel de 2 551 M\$), en hausse de 830 M\$ par rapport au 31 décembre 2020. Cette augmentation est surtout imputable au gain actuariel net à la réévaluation du passif des régimes d'avantages du personnel de 1 232 M\$ (950 M\$, après impôts) comptabilisé à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada, facteur en partie contrebalancé par la charge au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel comptabilisée au cours de l'exercice. Ce gain actuariel tient compte de l'incidence nette de la majoration de 86 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer le passif.

La partie à long terme de l'obligation relative aux produits différés d'Aéroplan et autres produits différés a fléchi de 261 M\$ depuis le 31 décembre 2020. Cette diminution rend compte du reclassement d'une tranche de 308 M\$ du passif non courant au passif courant des échanges de points Aéroplan qui devraient augmenter dans les 12 prochains mois, facteur en partie contrebalancé par la vente aux partenaires du programme d'un volume de points Aéroplan supérieur à celui des échanges.

L'augmentation des autres passifs non courants tient compte d'un accroissement de 109 M\$ de la juste valeur du dérivé intégré sur billets convertibles d'Air Canada. L'augmentation rend compte également d'un montant de 66 M\$ au titre des revenus provenant de la subvention différés outre le montant de 84 M\$ au titre de la juste valeur des bons de souscription dont les droits sont acquis au 30 septembre 2021 relativement aux accords de financement par emprunt et capitaux propres conclus avec le gouvernement du Canada qui sont décrits à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion.

7.3. DETTE NETTE

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 30 septembre 2021 et au 31 décembre 2020.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2021	31 décembre 2020	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	15 667 \$	11 201 \$	4 466 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 015	1 788	(773)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	16 682 \$	12 989 \$	3 693 \$
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et les placements à long terme	(9 473)	(8 013)	(1 460)
Dettes nettes¹⁾	7 209 \$	4 976 \$	2 233 \$

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

Au 30 septembre 2021, la dette nette s'établissait à 7 209 M\$, en hausse de 2 233 M\$ par rapport au 31 décembre 2020, du fait de l'incidence des flux de trésorerie nets affectés aux opérations de financement et d'investissement au cours des neuf premiers mois de 2021, facteur en partie contrebalancé par l'émission d'actions réalisée au cours de l'exercice. Les remboursements sur la dette à long terme au cours des neuf premiers mois de 2021 ont été contrebalancés par le produit tiré de nouveaux emprunts, notamment le produit des accords de financement conclus avec le gouvernement du Canada relativement au remboursement aux clients de billets non remboursables, et d'une série d'opérations de refinancement réalisées le 11 août 2021, comme il est décrit à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion, outre le produit tiré des financements relativement à des appareils. Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, Air Canada a reçu le produit tiré du financement lié à la livraison de neuf appareils A220-300 d'Airbus et a refinancé les certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie B, série 2013-1. Se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan*

d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada, pour un complément d'information sur les opérations de financement par emprunt conclues en 2020. L'incidence de l'appréciation du dollar canadien au 30 septembre 2021 par rapport au 31 décembre 2020 a réduit de 20 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains).

7.4. FONDS DE ROULEMENT

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 septembre 2021 et au 31 décembre 2020.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2021	31 décembre 2020	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 702 \$	7 501 \$	1 201 \$
Créances clients	744	644	100
Autres actifs courants	413	526	(113)
Total des actifs courants	9 859 \$	8 671 \$	1 188 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 341	2 465	(124)
Produits passages perçus d'avance	1 932	2 314	(382)
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	861	572	289
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 015	1 788	(773)
Total des passifs courants	6 149 \$	7 139 \$	(990) \$
Fonds de roulement, montant net	3 710 \$	1 532 \$	2 178 \$

Le montant net du fonds de roulement de 3 710 M\$ au 30 septembre 2021 représente une augmentation de 2 178 M\$ par rapport au 31 décembre 2020. Cette augmentation est principalement attribuable au produit net reçu dans le cadre des opérations de refinancement réalisées au troisième trimestre de 2021, comme il est décrit à la rubrique 7.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion, et elle a été en partie contrebalancée par la partie en trésorerie de la perte nette comptabilisée au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2021 et les dépenses d'investissement, déduction faite du financement.

Grâce à leur volume élevé pour toutes les périodes de réservation futures, les produits passages perçus d'avance ont progressé de 213 M\$ au troisième trimestre de 2021, compte tenu du paiement des remboursements admissibles de 211 M\$ durant le trimestre. Le total des paiements au titre des remboursements admissibles du 13 avril 2021 au 30 septembre 2021 s'est établi à 1 208 M\$. Ces remboursements aux clients n'ont de manière générale aucune incidence sur la situation de trésorerie et améliorent le montant net du fonds de roulement du fait des prélèvements de 1 205 M\$ sur la facilité affectée au remboursement de billets au 30 septembre 2021 et du montant de 3 M\$ devant être prélevé sur la facilité en octobre 2021 au titre des remboursements déjà versés par Air Canada.

7.5. FLUX DE TRÉSORERIE

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d’exploitation	269 \$	(286) \$	555 \$	(1 996) \$	(1 557) \$	(439) \$
Produit d’emprunts	6 760	1 114	5 646	8 027	6 008	2 019
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(2 953)	(1 433)	(1 520)	(4 234)	(2 211)	(2 023)
Actions rachetées aux fins d’annulation	-	-	-	-	(132)	132
Émission d’actions	-	-	-	554	554	-
Frais de financement	(196)	(13)	(183)	(203)	(75)	(128)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement	3 611 \$	(332) \$	3 943 \$	4 144 \$	4 144 \$	- \$
Placements à court terme et placements à long terme	(1 299)	(368)	(931)	51	(72)	123
Achats d’immobilisations corporelles et incorporelles	(149)	(282)	133	(695)	(867)	172
Produit de la vente d’actifs	5	2	3	16	6	10
Produit de la cession-bail d’actifs	-	-	-	11	-	11
Autres	20	4	16	15	41	(26)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d’investissement	(1 423) \$	(644) \$	(779) \$	(602) \$	(892) \$	290 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	53 \$	(37) \$	90 \$	16 \$	5 \$	11 \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	2 510 \$	(1 299) \$	3 809 \$	1 562 \$	1 700 \$	(138) \$

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

Au troisième trimestre de 2021, les flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation se sont établis à 269 M\$, soit une progression de 555 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2020 en raison du volume élevé des produits passages perçus d’avance et de l’augmentation importante du nombre de passagers transportés.

Au cours des neuf premiers mois de 2021, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d’exploitation se sont établis à 1 996 M\$, soit une détérioration de 439 M\$ par rapport à la période correspondante de 2020, du fait du fléchissement des flux de trésorerie provenant des activités d’exploitation imputable à l’incidence de la pandémie de COVID-19, en particulier les remboursements de billets totalisant 1 208 M\$ en 2021.

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

Au troisième trimestre de 2021, les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont chiffrés à 3 611 M\$, en hausse de 3 943 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2020. L'augmentation s'explique principalement par le produit net de 3,7 G\$ découlant des opérations de financement du mois d'août. Le produit des emprunts au troisième trimestre de 2021 tenait compte également du montant de 347 M\$ tiré de la facilité de crédit non garantie du gouvernement du Canada au soutien des remboursements aux clients détenant des billets non remboursables.

Au cours des neuf premiers mois de 2021, les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont établis à 4 144 M\$ et équivalaient aux flux de trésorerie nets provenant des activités de financement des neuf premiers mois de 2020. Les activités de financement de 2021 comprennent le produit net de 480 M\$ découlant de l'accord de financement par instruments de capitaux propres conclu avec le gouvernement du Canada, ainsi que le produit net tiré des opérations de financement réalisées au mois d'août et décrites plus haut. Le produit tiré des emprunts de 2021 comportait également un montant de 1 205 M\$ tiré de la facilité de crédit non garantie du gouvernement du Canada au soutien des remboursements aux clients détenant des billets non remboursables. Pour un complément d'information sur les activités de financement par emprunt réalisées en 2020, se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, dans le rapport de gestion de 2020 d'Air Canada.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont établis à 1 423 M\$ au troisième trimestre de 2021, en hausse de 779 M\$ en regard de la période correspondante de 2020, du fait principalement des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme. Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont établis à 602 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2021, en baisse de 290 M\$, comparativement à la période correspondante de 2020, du fait surtout des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme, outre le fléchissement des achats d'immobilisations corporelles et incorporelles.

Se reporter aux rubriques 7.2, *Situation financière*, 7.3, *Dette nette*, 7.4, *Fonds de roulement*, et 7.9, *Capital-actions*, 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.

	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
(en millions de dollars canadiens)						
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	269 \$	(286) \$	555 \$	(1 996) \$	(1 557) \$	(439) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(149)	(282)	133	(684)	(867)	183
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	120 \$	(568) \$	688 \$	(2 680) \$	(2 424) \$	(256) \$

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Les flux de trésorerie disponibles se sont chiffrés à 120 M\$ au troisième trimestre de 2021, en hausse de 688 M\$ par rapport à la période correspondante de 2020, en raison du volume élevé des produits passages perçus d'avance pour les périodes de réservation futures et de l'augmentation importante du nombre de passagers transportés. Le montant négatif des flux de trésorerie disponibles s'est chiffré à 2 680 M\$ pour les neuf premiers mois de 2021, soit une détérioration de 256 M\$ en regard de la période correspondante de 2020, en raison de la contraction des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation imputable à l'incidence de la pandémie de COVID-19, en particulier les remboursements de billets de 1 208 M\$ en 2021, qui ont comprimé les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation sans avoir d'incidence sur la liquidité puisque les remboursements de billets non remboursables sont provisionnés à l'aide de la facilité de crédit non garantie du gouvernement du Canada, laquelle est décrite à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion.

Génération (épuisement) du capital net

Le tableau ci-après présente le calcul de l'épuisement du capital net d'Air Canada pour la période indiquée.

(en millions de dollars canadiens)	Troisième trimestre	Neuf premiers mois
	2021	2021
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	269 \$	(1 996) \$
Flux de trésorerie nets provenant des activités de financement	3 611	4 144
Flux de trésorerie nets (affectés aux) activités d'investissement	(1 423)	(602)
Moins :		
Produit net tiré de nouvelles opérations de financement non liées à du matériel volant	(6 527)	(7 932)
Remboursement de billets à tarif non remboursable	211	1 208
Remboursements de dette forfaitaires	2 713	3 374
Produit tiré d'opérations de cession-bail	-	(11)
Placements à court terme et à long terme	1 299	(51)
Génération (épuisement) du capital net¹⁾	153 \$	(1 866) \$

1) La génération (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 visant les livraisons d'avions et des activités d'investissement. Cette mesure ne tient pas compte du produit tiré d'opérations de financement non liées à du matériel volant, des remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés et du produit tiré d'opérations de cession-bail. 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 ni des remboursements de billets à tarif non remboursable qui sont traités pour les vols touchés par la pandémie de COVID-19. Ces remboursements sont admissibles à des prélèvements sur la facilité de crédit affectée aux remboursements de 1,404 G\$ du gouvernement du Canada et n'ont de manière générale aucune incidence sur la situation de trésorerie, jusqu'à concurrence du plafond de 1,404 G\$ de la facilité.

Au troisième trimestre de 2021, la génération du capital net s'est établie à 153 M\$, ce qui représente une amélioration sensible par rapport aux prévisions de la direction, soit un épuisement du capital net de l'ordre de 280 M\$ à 460 M\$, comme il est indiqué dans le communiqué d'Air Canada du 23 juillet 2021. Durant le trimestre, Air Canada a profité du volume élevé de produits passages perçus d'avance pour les périodes de réservation futures et de l'augmentation importante du nombre de passagers transportés en regard du deuxième trimestre de 2021 aussi bien que du troisième trimestre de 2020.

7.6. DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Les dépenses d'investissement et accords de financement connexes d'Air Canada sont analysés à la rubrique 8.6, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. Les dépenses d'investissement et accords de financement connexes d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors, si ce n'est des éléments suivants :

- En mars 2021, Air Canada a conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 475 M\$ US visant le financement de l'achat des 15 prochains appareils A220 d'Airbus dont la livraison est prévue en 2021 et en 2022.
- Au troisième trimestre de 2021, Air Canada a décidé de procéder à l'achat de deux appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires qui seront livrés en 2024. Ces deux avions font partie des 12 appareils qu'Air Canada avait décidé auparavant de ne plus acheter aux termes d'une modification au contrat d'achat conclu avec Airbus en novembre 2020. Air Canada pourrait acheter les dix appareils restants et elle évalue actuellement le parc aérien et les avantages économiques que procurerait l'inclusion dans la commande de la totalité ou d'une partie de ces dix appareils. Le tableau présenté à la rubrique 7.8, *Obligations contractuelles*, a été mis à jour afin d'y inclure les deux appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires.
- En octobre 2021, Air Canada a conclu une entente avec Boeing en vue de procéder à la livraison de quatre appareils 737 MAX de Boeing au quatrième trimestre de 2021, pour un total de sept livraisons en 2021. Les neuf appareils 737 MAX de Boeing restants devraient être livrés à la fin du deuxième trimestre de 2022, ce qui portera à 40 le total d'appareils 737 MAX de Boeing au sein de la flotte de monocouloirs.
- Air Canada a exercé des options visant l'achat de trois appareils 787-9 de Boeing dont la livraison est prévue en 2022 et en 2023. Le tableau à la rubrique 7.8, *Obligations contractuelles*, tient compte des trois appareils 787-9 de Boeing supplémentaires.

Se reporter à la rubrique 7.8, *Obligations contractuelles*, pour un complément d'information sur les dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements annuels pour la période de 2021 à 2025.

7.7. OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada sont analysées à la rubrique 8.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada de 2021 n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

Comme il est indiqué à la rubrique 5, *Résultats des activités*, du présent rapport de gestion, Air Canada a comptabilisé dans les éléments particuliers des charges de 76 M\$ et de 163 M\$ liées respectivement à la version modifiée du régime de retraite des employés des services techniques représentés par l'AIMTA et aux programmes d'incitation à la retraite anticipée (« PIRA »). La version modifiée du régime de retraite et les PIRA seront financés à l'aide de l'excédent des régimes de retraite agréés canadiens. D'après les évaluations actuarielles définitives, en date du 1^{er} janvier 2021, qui tiennent compte de la version modifiée du régime de retraite des employés des services techniques représentés par l'AIMTA et des programmes d'incitation à la retraite anticipée, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité de 2,9 G\$.

7.8. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d’Air Canada au 30 septembre 2021, 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.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2021 ²⁾	2022	2023	2024	2025	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	139 \$	505 \$	656 \$	474 \$	1 779 \$	10 523 \$	14 076 \$
Obligations locatives	147	495	488	448	421	1 326	3 325
Total des obligations liées au capital	286 \$	1 000 \$	1 144 \$	922 \$	2 200 \$	11 849 \$	17 401 \$
Intérêts							
Dette à long terme	59 \$	537 \$	515 \$	494 \$	469 \$	659 \$	2 733 \$
Obligations locatives	42	149	123	98	76	357	845
Total des obligations liées aux intérêts	101 \$	686 \$	638 \$	592 \$	545 \$	1 016 \$	3 578 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	387 \$	1 686 \$	1 782 \$	1 514 \$	2 745 \$	12 865 \$	20 979 \$
Dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements	400 \$	1 077 \$	517 \$	122 \$	- \$	- \$	2 116 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	787 \$	2 763 \$	2 299 \$	1 636 \$	2 745 \$	12 865 \$	23 095 \$

1) Repose sur l’hypothèse que le solde du capital des billets convertibles de 948 M\$ (748 M\$ US) n’est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu’à l’échéance en 2025. Le solde du capital complet de 1 205 M\$ de la facilité de crédit non garantie lié au financement accordé par le gouvernement du Canada pour les remboursements des clients est inclus.

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

7.9. CAPITAL-ACTIONS

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

	30 septembre 2021	31 décembre 2020
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	86 007 150	111 926 060
Actions à droit de vote de catégorie B	271 741 909	220 246 228
Total des actions émises et en circulation	357 749 059	332 172 288
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Billets convertibles	48 687 441	48 687 441
Bons de souscription ¹⁾	14 576 564	-
Options sur actions	4 403 545	5 903 174
Total des actions pouvant être émises	67 667 550	54 590 615
Total des actions en circulation et pouvant être émises	425 416 609	386 762 903

1) Tient compte de 7 288 282 bons de souscription dont les droits ne sont pas acquis au 30 septembre 2021. Se reporter à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion pour plus de détail sur les conditions d’acquisition des droits.

Placement d’actions

En lien avec son offre publique de rachat de décembre 2020, Air Canada a accordé aux preneurs fermes une option pouvant être exercée en totalité ou en partie dans les 30 jours suivant la clôture du placement d’actions le 30 décembre 2020, leur permettant d’acheter jusqu’à 15 % d’actions supplémentaires dans le cadre du placement d’actions. En janvier 2021, les preneurs fermes ont exercé en partie leur option de surallocation visant une tranche supplémentaire de 2 587 000 actions d’Air Canada pour un produit brut de 62 M\$. Après déduction des honoraires des preneurs fermes et des frais de placement, le produit net de l’exercice de cette option de surallocation s’est établi à 60 M\$.

Comme il a été plus amplement décrit à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion, en avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada une série d’accords de financement par instruments d’emprunt et de capitaux propres, qui comprenait l’émission d’actions et de bons de souscription. Air Canada a émis 21 570 942 actions en faveur du gouvernement du Canada pour un produit net de 480 M\$.

8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

	2019	2020				2021		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Produits d’exploitation	4 429 \$	3 722 \$	527 \$	757 \$	827 \$	729 \$	837 \$	2 103 \$
Charges d’exploitation	4 284	4 155	2 082	1 542	1 830	1 778	1 970	2 467
Bénéfice (perte) d’exploitation	145	(433)	(1 555)	(785)	(1 003)	(1 049)	(1 133)	(364)
Produits (charges) autres que d’exploitation	27	(843)	74	(36)	(272)	(338)	(165)	(315)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	172	(1 276)	(1 481)	(821)	(1 275)	(1 387)	(1 298)	(679)
Recouvrement (charge) d’impôts sur le résultat	(20)	227	(271)	136	114	83	133	39
Bénéfice net (perte nette)	152 \$	(1 049) \$	(1 752) \$	(685) \$	(1 161) \$	(1 304) \$	(1 165) \$	(640) \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,56 \$	(4,00) \$	(6,44) \$	(2,31) \$	(3,91) \$	(3,90) \$	(3,31) \$	(1,79) \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	66 \$	(520) \$	(1 438) \$	(1 141) \$	(1 326) \$	(1 335) \$	(1 210) \$	(649) \$

1) Le résultat avant impôts ajusté n’est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.

9. 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 11, *Instruments financiers et gestion du risque*, du rapport de gestion de 2020 d’Air Canada et ils n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors, hormis ce qui suit. Pour gérer le risque de change, Air Canada a modifié sa couverture cible à 60 % sur une période continue de 18 mois afin de gérer l’exposition nette à la trésorerie libellée en dollars américains. La couverture cible a été ramenée à 60 % sur une période continue de 18 mois comparativement à 70 % sur une période continue de 24 mois du fait de la diminution du risque d’exposition relatif à l’égard des activités internationales.

De plus, les bons de souscription émis en faveur du gouvernement du Canada sont comptabilisés à titre de passifs financiers. Se reporter à la note 10 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d’Air Canada du troisième trimestre de 2021 pour un complément d’information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

10. MÉTHODES ET CONTRÔLES COMPTABLES

Les méthodes comptables d’Air Canada n’ont fait l’objet d’aucune modification notable par rapport à celles qui sont présentées à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2020 d’Air Canada. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d’Air Canada du troisième trimestre de 2021 pour un complément d’information sur les méthodes comptables d’Air Canada.

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

Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2021, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière d'Air Canada n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu une incidence importante sur celui-ci.

11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les jugements et estimations comptables critiques d'Air Canada sont résumés à la rubrique 13, *Jugements et estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. Ils n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

12. ARRANGEMENTS HORS BILAN

L'information sur les accords hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 14, *Accords hors bilan*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. Les accords hors bilan n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 septembre 2021, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles avec les membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou avec les membres du Conseil au titre de leurs contrats d'administrateur.

14. FACTEURS DE RISQUE

Pour obtenir une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada, se reporter à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. À l'exception des énoncés dans le présent rapport de gestion et de la mise à jour qui suit, il n'est survenu aucune modification notable visant les facteurs de risque concernant la Société depuis lors.

Comme il est décrit à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion, le 12 avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada des accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres. Dans le cadre du montage financier, i) Air Canada a convenu d'offrir aux clients admissibles qui ont acheté des billets non remboursables avant le 13 avril 2021 pour un voyage commençant au plus tôt le 1^{er} février 2020, mais qui n'ont pas voyagé en raison de la COVID-19, le choix d'un remboursement selon le mode de paiement initial et ii) un montant maximal de 1,404 G\$ consistant en une tranche de facilité de crédit non garantie en soutien au remboursement de ces billets non remboursables aux clients a été mis à sa disposition.

15. 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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Perte d'exploitation selon les PCGR	(364) \$	(785) \$	421 \$	(2 546) \$	(2 773) \$	227 \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	400	423	(23)	1 217	1 414	(197)
BAIIDA (y compris les éléments particuliers)	36 \$	(362) \$	398 \$	(1 329) \$	(1 359) \$	30 \$
Retrancher :						
Éléments particuliers	(103)	(192)	89	(157)	44	(201)
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)	(67) \$	(554) \$	487 \$	(1 486) \$	(1 315) \$	(171) \$

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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 467 \$	1 542 \$	925 \$	6 215 \$	7 779 \$	(1 564) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Charge de carburant aviation	(472)	(175)	(297)	(911)	(1 135)	224
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(23)	(5)	(18)	(29)	(236)	207
Éléments particuliers	103	192	(89)	157	(44)	201
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	2 075 \$	1 554 \$	521 \$	5 432 \$	6 364 \$	(932) \$
SMO (en millions)	11 116	5 949	86,8 %	19 327	31 703	(39,0) %
CESMO ajustées (en cents)	18,65 ¢	26,12 ¢	(7,47) ¢	28,10 ¢	20,07 ¢	8,03 ¢

Résultat avant impôts ajusté

Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté pour mesurer la performance financière avant impôts global de ses activités sans égard aux effets du profit ou de la perte de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte à la cession d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette 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 résultat avant impôts ajusté se rapproche du bénéfice (de la perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Perte avant impôts sur le résultat selon les PCGR	(679) \$	(821) \$	142 \$	(3 364) \$	(3 578) \$	214 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Éléments particuliers	(103)	(192)	89	(157)	44	(201)
Perte (profit) de change	136	(88)	224	74	381	(307)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	1	6	(5)	10	26	(16)
(Profit) perte sur instruments financiers	(114)	(46)	(68)	114	28	86
Perte aux règlements et modifications de dette	110	-	110	129	-	129
Résultat avant impôts ajusté	(649) \$	(1 141) \$	492 \$	(3 194) \$	(3 099) \$	(95) \$

Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 7.5, *Flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Génération (épuisement) du capital net

Air Canada utilise la génération (l'épuisement) du capital net 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 visant les livraisons d'avions et des activités d'investissement. Cette mesure ne tient pas compte du produit tiré d'opérations de financement non liées à du matériel volant, des remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés et du produit tiré d'opérations de cession-bail. 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 ni des remboursements de billets à tarif non remboursable qui sont traités pour les vols touchés par la pandémie de COVID-19. Ces remboursements sont admissibles à des prélèvements sur la facilité de crédit affectée aux remboursements de 1,404 G\$ du gouvernement du Canada et n'ont de manière générale aucune incidence sur la situation de trésorerie, jusqu'à concurrence du plafond de 1,404 G\$ de la facilité. Se reporter à la rubrique 7.5, *Flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.