




20
20

RAPPORT
ANNUEL



 **AIR CANADA**

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

1.

Points saillants

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

	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2020	2019	VARIATION (\$)	2020	2019	VARIATION (\$)
MESURES DE PERFORMANCE FINANCIÈRE						
Produits d'exploitation	827	4 429	(3 602)	5 833	19 131	(13 298)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(1 003)	145	(1 148)	(3 776)	1 650	(5 426)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(1 275)	172	(1 447)	(4 853)	1 775	(6 628)
Bénéfice net (perte nette)	(1 161)	152	(1 313)	(4 647)	1 476	(6 123)
Résultat avant impôts ajusté ¹⁾	(1 326)	66	(1 392)	(4 425)	1 273	(5 698)
BAIDA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	(728)	665	(1 393)	(2 043)	3 636	(5 679)
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	8 013	7 380	633	8 013	7 380	633
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	(796)	677	(1 473)	(2 353)	5 712	(8 065)
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	(646)	426	(1 072)	(3 070)	2 075	(5 145)
Dette nette ¹⁾	4 976	2 841	2 135	4 976	2 841	2 135
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(3,91)	0,56	(4,47)	(16,47)	5,44	(21,91)
STATISTIQUES D'EXPLOITATION³⁾						
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	2 432	21 403	(88,6)	23 239	94 113	(75,3)
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	6 000	26 431	(77,3)	37 703	112 814	(66,6)
Coefficient d'occupation (en %)	40,5 %	81,0 %	(40,5) pt	61,6 %	83,4 %	(21,8) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	19,5	18,6	5,1	18,9	18,3	3,0
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	7,9	15,0	(47,4)	11,6	15,3	(23,9)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	13,8	16,8	(17,8)	15,5	17,0	(8,8)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	30,5	16,2	N.S. ⁸⁾	25,5	15,5	N.S.
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	29,8	11,9	N.S.	21,6	11,1	N.S.
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	17,9	33,3	(46,3)	21,1	32,9	(35,8)
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période ⁵⁾	344	403	(14,6)	344	403	(14,6)
Sièges routés (en milliers)	3 673	15 506	(76,3)	22 780	64 653	(64,8)
Mouvements des appareils (en milliers)	31,1	130,3	(76,1)	191,5	548,5	(65,1)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 634	1 705	(4,2)	1 655	1 745	(5,1)
Coût du litre de carburant (en cents)	50,4	75,0	(32,8)	61,4	76,1	(19,3)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	372 204	1 349 573	(72,4)	2 153 764	5 713 924	(62,3)
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	1 625	12 048	(86,5)	13 760	51 543	(73,3)

1) Le résultat avant impôts ajusté, le BAIDA (compte non tenu des éléments particuliers) (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), les flux de trésorerie disponibles et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 19 du rapport de gestion de 2020 pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.

2) Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme ainsi que des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 31 décembre 2020, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 7 501 M\$ et de

placements à long terme de 512 M\$. Au 31 décembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 889 M\$, de placements à long terme de 512 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 979 M\$.

3) À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

4) Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

5) Le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada au 31 décembre 2020 comprend les avions immobilisés au sol en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19, ainsi que 24 appareils 737 MAX de Boeing qui demeurent immobilisés au sol au 31 décembre 2020. Se reporter à la rubrique 7, *Parc aérien*, du rapport de gestion de 2020 pour un complément d'information à cet égard.

6) La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.

7) Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage / de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.

8) « N.S. » signifie non significatif; cette mention est insérée dans le tableau ci-dessus lorsque la comparaison avec les périodes précédentes ne serait pas significative.



TABLE DES MATIÈRES

Message du Président et chef de la direction

Calin Rovinescu

4

Développement durable et impact social

10

Conseil d'administration

143

Hauts dirigeants

144

Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs

147

Les langues officielles à Air Canada

147

RAPPORT DE GESTION 2020

- 2 1. Points saillants
- 23 2. Introduction et principales hypothèses
- 25 3. À propos d'Air Canada
- 27 4. Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise
- 33 5. Résultats des activités – Comparaison des exercices 2020 et 2019
- 38 6. Résultats des activités – Comparaison des quatrième trimestres de 2020 et de 2019
- 42 7. Parc aérien
- 44 8. Gestion financière et gestion du capital
 - 44 8.1. Liquidité
 - 45 8.2. Situation financière
 - 46 8.3. Dette nette
 - 46 8.4. Fonds de roulement
 - 47 8.5. Flux de trésorerie consolidés
 - 49 8.6. Dépenses d'investissement et accords de financement connexes
 - 50 8.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite
 - 51 8.8. Obligations contractuelles
 - 51 8.9. Capital-actions
- 53 9. Résultats financiers trimestriels
- 55 10. Principales informations annuelles
- 56 11. Instruments financiers et gestion du risque
- 58 12. Méthodes comptables
- 58 13. Jugements et estimations comptables critiques
- 61 14. Accords hors bilan
- 61 15. Transactions entre parties liées
- 62 16. Gestion du risque de l'entreprise et gouvernance
- 64 17. Facteurs de risque
- 74 18. Contrôles et procédures
- 75 19. Mesures financières hors PCGR
- 77 20. Glossaire

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS ET NOTES COMPLÉMENTAIRES 2020

- 79 Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière
- 80 Rapport de l'auditeur indépendant
- 85 États consolidés de la situation financière
- 86 Comptes consolidés de résultat
- 87 États consolidés du résultat global
- 87 États consolidés des variations des capitaux propres
- 88 Tableaux consolidés des flux de trésorerie
- 89 1. Informations générales
- 90 2. Base d'établissement et principales méthodes comptables
- 98 3. Jugements et estimations comptables critiques
- 100 4. Éléments particuliers
- 101 5. Placements, dépôts et autres actifs
- 102 6. Immobilisations corporelles
- 104 7. Immobilisations incorporelles
- 106 8. Goodwill
- 107 9. Dette à long terme et obligations locatives
- 111 10. Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel
- 118 11. Provisions pour autres passifs
- 119 12. Impôts sur le résultat
- 124 13. Capital-actions
- 126 14. Rémunération fondée sur des actions
- 129 15. Bénéfice (perte) par action
- 130 16. Engagements
- 131 17. Instruments financiers et gestion du risque
- 137 18. Éventualités, garanties et indemnités
- 138 19. Informations concernant le capital
- 139 20. Produits des activités ordinaires
- 141 21. Charges liées aux transporteurs régionaux
- 141 22. Cession-bail
- 141 23. Transactions entre parties liées
- 142 24. Acquisition d'Aéroplan
- 142 25. Placement en titre de capitaux propres dans Chorus
- 142 26. Projet d'acquisition de Transat





MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Calin Rovinescu

Sous les effets dévastateurs de la COVID-19, l'année 2020 s'est avérée la pire en 106 ans d'aviation commerciale. Le trafic aérien mondial s'est brutalement effondré, dans un contexte d'inquiétudes touchant la santé publique et de rigoureuses restrictions et mesures gouvernementales frappant les déplacements. Les répercussions de la pandémie sur le commerce et l'emploi ont par ailleurs corsé le défi, l'activité économique qui, pour une bonne part, donne son impulsion au trafic aérien ayant brusquement décliné.

Comme tous les autres transporteurs aériens du monde, Air Canada a enregistré des pertes considérables durant l'année. Toutefois, avec la résilience et l'agilité acquises dans notre transformation des 10 dernières années, nous nous sommes rapidement et continuellement adaptés à la conjoncture. Air Canada a donc souvent fait figure de chef de file au sein de l'industrie et auprès des gouvernements dans sa riposte à la pandémie, principalement au chapitre de la santé et de la sécurité. Ces mêmes qualités me rendent pleinement confiant que la Société dispose des ressources voulues pour devancer la concurrence lorsque la pandémie refluera.

Pour 2020, Air Canada a dégagé des produits d'exploitation de 5,833 G\$, contre 19,131 G\$ en 2019. Le BAIIIDA¹⁾ négatif de 2,043 G\$ représente une baisse de 5,679 G\$ par rapport à l'exercice précédent. Nous avons déclaré une perte

1) Le BAIIIDA est une mesure financière hors PCGR. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doit pas être considérée comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 19 du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada pour un complément d'information sur ses mesures hors PCGR.



d'exploitation de 3,776 G\$, contre un bénéfice d'exploitation de 1,650 G\$ à l'exercice précédent, ce qui représente un renversement de 5,426 G\$. Dans un contexte de contraction de la capacité de 67 %, les produits passages de l'ensemble du réseau ont reculé pour s'établir à 4,382 G\$, en regard de 17,232 G\$ en 2019, soit une baisse de près de 75 % en glissement annuel. L'excellente performance d'Air Canada Cargo s'est traduite par des produits d'exploitation de 920 M\$, en hausse de 28 % par rapport à 2019.

Les charges d'exploitation s'établissent à 9,609 G\$, une baisse de 7,872 G\$, ou 45 %, par rapport à 2019, ce qui rend compte de la diminution de la capacité et des progrès considérables accomplis tant dans la gestion des coûts variables que dans la réduction des charges fixes. Air Canada a mis en œuvre à l'échelle de son entreprise un programme de compression des coûts et de réduction et de report des dépenses d'investissement pour 2020 qui a atteint 1,7 G\$.

La Société a également apporté des modifications importantes au parc aérien, lesquelles ont entraîné le retrait de certains appareils plus anciens et donné lieu à la renégociation des contrats pour de nouveaux appareils monocouloirs, ce qui la place en excellente position pour l'avenir. Grâce à la restructuration de son parc aérien et à d'autres initiatives de réduction des dépenses d'investissement, elle a comprimé les dépenses d'investissement prévues d'environ 3,0 G\$ pour la période 2020-2023, en regard des dépenses d'investissement initialement projetées à la fin de 2019.

Air Canada est parvenue à conclure une série d'opérations de financement en 2020, lesquelles ont totalisé 6,780 G\$, afin d'appuyer les mesures d'atténuation des contrechocs de la COVID-19 et de reprise et de lui procurer une plus grande souplesse opérationnelle. En plus de confirmer la confiance du marché à notre égard, ces opérations ont accru le montant net de notre fonds de roulement.

Fait à noter, nos opérations de financement ont permis à Air Canada de clore l'exercice en disposant de liquidités non soumises à restrictions de 8,013 G\$. Ces liquidités devraient être suffisantes pour permettre à Air Canada de faire face aux répercussions de la COVID-19, d'avoir les moyens financiers d'effectuer un retour concurrentiel après la pandémie et de retrouver son statut de chef de file au sein de l'industrie.

La riposte rapide et efficace d'Air Canada à la pandémie de COVID-19 atteste que la Société renouera avec la prospérité dans l'après-pandémie. Notre culture axée sur la souplesse et l'agilité nous a permis de réagir presque immédiatement. De fait, plusieurs semaines avant que le gouvernement fédéral ne prenne la décision d'interrompre les vols à destination de la Chine, Air Canada avait suspendu sa desserte de ce pays. Puis, en avril, la Société a exigé que tous les clients portent un couvre-visage à bord de ses avions, soit un mois avant que les autorités ne recommandent le port du masque dans les lieux publics. En mai, Air Canada a instauré la prise de température préalable à l'embarquement pour tous ses clients, mesure qu'a adoptée le gouvernement un mois plus tard, et elle a aussi lancé son programme complet de biosécurité, Air Canada SoinsPropre+.

Air Canada s'est également faite l'ardent défenseur du recours aux tests de dépistage. À l'automne 2020, elle a piloté une étude basée sur un test de dépistage proposé aux passagers internationaux arrivant au plus grand aéroport du Canada, l'aéroport Toronto Pearson. Cette étude, la plus importante du genre dans le monde, a été menée par l'organisme de recherche indépendant McMaster HealthLabs. L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a aussi participé à l'étude et, pendant que celle-ci était en cours, le gouvernement fédéral a reconnu son importance et convenu d'y participer.

L'étude s'est déroulée en septembre, octobre et novembre 2020. Les résultats provisoires, fondés sur 20 000 tests, ont révélé que 99 % des participants à l'étude avaient reçu un résultat négatif d'infection par la COVID-19. Du 1 % de participants ayant reçu un résultat positif, 70 % l'ont découvert par le test de dépistage à leur arrivée, tandis que les 30 % restants l'ont appris à la suite d'un test de dépistage sept jours plus tard. Ces résultats portent à penser qu'il existe d'autres moyens plus efficaces de gérer la COVID-19 que d'imposer des interdictions de déplacements à grande échelle, de longues périodes de quarantaine et des restrictions de voyage généralisées. Le gouvernement en a d'ailleurs convenu et envisage la relance du secteur du voyage de façon responsable et sécuritaire en 2021, en se basant sur les conclusions de cette étude et d'autres analyses scientifiques.

Notre stratégie pour faire face à la COVID-19 comportait deux volets. Premièrement, notre objectif était d'atténuer les effets les plus graves, notamment en mettant en œuvre des mesures de sécurité strictes à l'intention de nos clients et de nos employés et en veillant à disposer de suffisamment de ressources financières pour surmonter un ralentissement prolongé. Deuxièmement, nous étions également déterminés à disposer de tous les éléments nécessaires à la reprise rapide de nos activités dans un contexte sectoriel totalement transformé par la pandémie.



Je suis absolument convaincu de l'avenir d'Air Canada, dont les rênes sont confiées à mon très compétent successeur Michael Rousseau, précédemment chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières, avec qui j'ai travaillé en étroite collaboration pendant près de 12 ans. M. Rousseau ainsi que toute notre équipe de direction chevronnée ont contribué à établir une situation financière et une empreinte commerciale vigoureuses qui s'avèreront bénéfiques dans l'avenir.

Avant toute chose, il faut se rappeler que les répercussions de la COVID-19 finiront par s'estomper, mais que les bases solides mises en place au cours des 12 dernières années sont permanentes. Transformée sous tous rapports, Air Canada se relèvera de la pandémie en étant toujours un champion mondial canadien doté d'une empreinte et d'une marque de haute renommée.

Nous rebâtirons notre réseau mondial au fil du temps. Ces 10 dernières années, nous avons réussi à doubler la portée de notre société aérienne, qui reliait plus de 100 villes mondiales avant que la COVID-19 n'impose un repli – temporaire, je vous l'assure.

Nos partenaires Star Alliance de même que nos coentreprises à partage de revenus, avec Air China pour le secteur transpacifique, et A++ avec Lufthansa et United Airlines pour le secteur transatlantique, nous appuieront dans notre reconstruction. De plus, nous pouvons également compter sur d'abondants accords d'exploitation à code multiple et intertransporteurs qui nous donneront accès à toutes les régions de la planète.

Les nouvelles parts de marché gagnées dans le domaine du fret aérien pendant la pandémie ouvrent également d'incroyables perspectives pour Air Canada Cargo et illustrent notre agilité et notre habileté à tirer profit de nouvelles occasions. En 2020, la demande mondiale en capacité fret s'est intensifiée pour le transport d'équipement de protection nécessaire de toute urgence et de produits essentiels. De mars à fin décembre 2020, Air Canada a exploité plus de 4 000 vols internationaux tout-cargo, en ayant recours à des appareils 787 et 777 de Boeing, ainsi qu'à quatre appareils 777 de Boeing et trois appareils A330 d'Airbus, temporairement convertis pour des vols tout-cargo en retirant des sièges de la cabine passagers.

Air Canada compte convertir définitivement plusieurs appareils 767 de Boeing qu'elle détient en avions-cargos, pour tirer parti de son empreinte mondiale et participer à la croissance du commerce électronique. Nous entendons tirer des produits fret supplémentaires de services de distribution spécialisés pour le commerce électronique. L'objectif est de stimuler la valeur de bout en bout au moyen d'une technologie d'avant-garde, d'une tarification dynamique et de transparence à chaque étape de la chaîne d'approvisionnement.

Nous avons optimisé notre parc aérien en fonction de notre réseau par le retrait permanent de certains appareils plus anciens et l'ajout d'appareils écoénergétiques de nouvelle génération. Notre flotte de gros-porteurs comprend d'abord l'appareil 777 de Boeing, aux CESMO concurrentielles. Sa configuration cabine convient parfaitement au marché d'agrément, à fort volume de passagers, et à celui des visites de parents et d'amis — les premiers marchés à se redresser selon nous. L'appareil 787 de Boeing, complément du gros-porteur précédent, se caractérise par des coûts d'exploitation moindres, une capacité intermédiaire et une bonne souplesse quant à la distance franchissable. De plus, nous conservons certains droits et options permettant d'acquérir des appareils supplémentaires rapidement et à prix abordable, au besoin.

Nous renouvelons également notre flotte d'appareils monocouloirs. Les appareils plus anciens et moins efficaces sont remplacés par des appareils A220 d'Airbus et 737 MAX de Boeing, modernes et écoénergétiques. La distance franchissable et les caractéristiques économiques de l'appareil A220 offrent de plus grandes possibilités de déploiement dans de nouveaux marchés, mal adaptés aux plus gros appareils monocouloirs. Au début de 2021, nous avons remis en service l'appareil 737 MAX de Boeing, dont la distance franchissable accroît la flexibilité de notre réseau. Il se distingue par des coûts de maintenance avantageux et un rendement énergétique supérieur.

Outre qu'elle abaisse les coûts d'exploitation, cette rationalisation du parc aérien nous aidera à atteindre nos objectifs en matière environnementale, ainsi que sociale et de gouvernance, aspect digne d'intérêt pour toutes les parties prenantes et qui, à juste titre, gagne en importance dans la communauté financière. C'est également la raison pour laquelle, tout au long de la pandémie, nous avons pris soin de préserver la Fondation Air Canada afin qu'elle poursuive sa mission cruciale d'améliorer la vie d'enfants malades ou défavorisés, d'offrir un soutien dans les catastrophes, au Canada comme à l'étranger, et d'appuyer d'autres grandes causes liées à la santé. Les facteurs ESG resteront un élément essentiel de la prise de décisions à Air Canada.

Air Canada fortifie son réseau à l'aide de sa plaque tournante mondiale à Toronto et de ses villes-portes que sont Vancouver et Montréal. Le Canada est souvent comparé à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande. À la différence de ces pays, toutefois, le Canada se situe au milieu de certains des corridors de trafic les plus achalandés dans le monde,



comme le corridor États-Unis–Europe et le corridor États-Unis–Asie. La stratégie d’attraction de ce trafic à nos plaques tournantes conviviales et hautement concurrentielles pour y faire correspondance est la clé de notre reprise et de notre prospérité durable. De plus, nos villes plaques tournantes abritent une population à forte composante multiculturelle, avantage qui soutient notre réseau international, tant par le trafic d’origine que par le trafic de destination.

Malgré les sévères restrictions imposées par la COVID-19, nous n’avons pas oublié l’importance cruciale et distinctive du service clientèle. Nous offrons une expérience client rehaussée par des produits et services concurrentiels, notamment les loges avec fauteuils-lits de la classe Signature Air Canada, le Service Concierge, les salons Feuille d’érable, les Suites Signature Air Canada, des prestations en cabine telles que le système de divertissements à bord et le service Wi-Fi ainsi qu’un large éventail de produits tarifaires correspondant aux préférences de chaque segment de marché.

Avant la COVID-19, Air Canada a été proclamée meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour la huitième fois en dix ans, et elle demeure la seule société aérienne d’envergure internationale offrant une gamme complète de services à détenir la cote quatre étoiles en Amérique du Nord, selon Skytrax. En 2020, la Société a continué de recevoir de nombreuses marques de distinction et de reconnaissance, dont le titre de meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord décerné par la revue *Global Traveler* pour la deuxième année de suite. En janvier 2021, Air Canada s’est vu conférer par l’APEX la certification de niveau diamant pour le programme Air Canada SoinsPropre+, ce qui en fait la seule société aérienne au Canada à atteindre l’échelon le plus élevé de l’APEX.

L’attention portée à la convivialité de l’expérience client et à l’innovation s’est poursuivie tout au long de la pandémie de COVID-19, donnant naissance à des services sans contact à l’aéroport et à notre projet pilote d’embarquement biométrique faisant appel aux plus récentes technologies. Nous conserverons ces innovations après la COVID-19, en raison de leur aspect pratique et de leur capacité à accélérer les formalités à l’aéroport.

Notre programme Aéroplan transformé, lancé à la fin de 2020, bonifie l’expérience client et inspire la fidélité. Il offre un vaste éventail de nouvelles caractéristiques comme la valeur rehaussée des primes aériennes, le partage familial Aéroplan et la capacité d’utiliser les points Aéroplan pour de petits extras comme les surclassements et le service Wi-Fi en cabine, outre une gamme accrue de primes marchandises. De plus, les membres Aéroplan Élite peuvent tirer parti de nouveaux privilèges, dont les Primes priorité.

Air Canada se distingue par bien d’autres attributs, dont certains, tel notre riche patrimoine, sont antérieurs à notre transformation. Mais le dernier élément, le plus important à mes yeux, c’est la culture entrepreneuriale maintenant profondément ancrée dans notre entreprise. Cette culture, de même que la grande mobilisation de nos employés et leur esprit d’initiative, s’est inscrite dans notre ADN et s’est parfaitement illustrée dans notre réaction à la crise de la COVID-19.

Je quitte mes fonctions sachant qu’Air Canada demeurera une entreprise perpétuellement en quête d’excellence sous la direction de Michael Rousseau. Notre Société continuera d’innover et d’évoluer, toujours axée sur la sécurité, les clients et l’amélioration de ses produits et services.

Je conclus en remerciant nos employés de leurs inlassables efforts des 12 dernières années en vue de réaliser l’objectif ambitieux de faire d’Air Canada un champion mondial. Je remercie également nos actionnaires de nous avoir confié leur capital et d’avoir accordé confiance à nos plans. Enfin, je veux remercier le Conseil d’administration d’Air Canada d’avoir appuyé notre stratégie de transformation et aussi chacun de ses membres, passés et présents, de leurs judicieux conseils si généreusement prodigués à chaque étape de ce long parcours dans la création de la nouvelle Air Canada.

Avec mes salutations les plus distinguées,



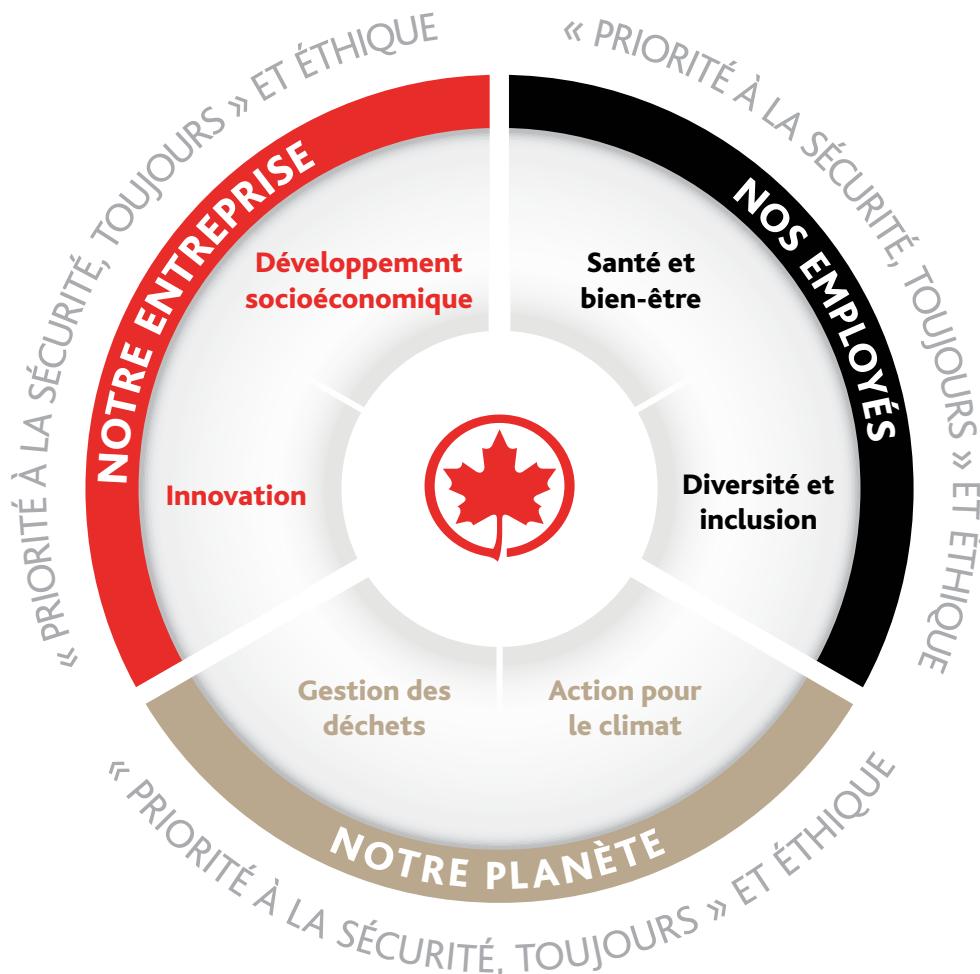
Calin Rovinescu
Président et chef de la direction
Le 12 février 2021





DÉVELOPPEMENT DURABLE ET IMPACT SOCIAL





Les pages suivantes contiennent un survol des réalisations environnementales, sociales et de gouvernance d'Air Canada au cours de l'année 2020 — fortement dominée par les graves répercussions de la pandémie de COVID-19 — ainsi qu'un aperçu de certains objectifs pour 2021 et au-delà. Le survol reprend les trois grandes composantes du développement durable qu'a définies Air Canada : Notre entreprise, Nos employés, Notre planète.

Le rapport de développement durable 2020 à venir d'Air Canada présentera une information plus détaillée sur les plans environnemental, social et de la gouvernance.



Notre entreprise

Voici les réalisations d'Air Canada en 2020 ayant contribué à son plan d'entreprise à long terme en matière de développement durable :

Vols de rapatriement – Air Canada a assuré des vols de rapatriement afin de ramener au pays près de 10 500 Canadiens.

Plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise – En 2020, pour faire face à la pandémie dans un souci constant de la sécurité, de la santé publique et du bien-être, Air Canada a :

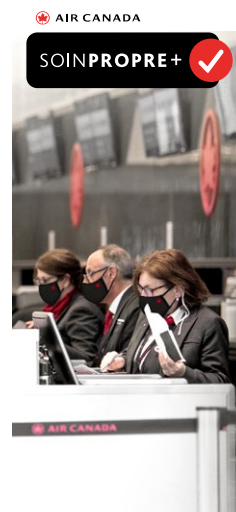
- élaboré et lancé Air Canada SoinsPropre+, un programme complet à l'avant-garde de l'industrie;
- instauré des évaluations de santé et le port du couvre-visage avant même que la réglementation ne l'exige;
- créé l'enregistrement des bagages SansContact pour les vols au départ d'aéroports canadiens;
- établi des collaborations médicales et en matière de dépistage (p. ex., avec McMaster HealthLabs, BlueDot et Cleveland Clinic Canada);
- proposé l'embarquement biométrique facultatif pour certains vols transfrontaliers au départ des États-Unis;
- offert des privilèges et des mesures d'accommodement exceptionnels aux membres Aéroplan compte tenu de la COVID-19, dont l'assurance COVID-19 de Manuvie gracieusement incluse;
- continué à respecter les exigences d'audit de Transports Canada et de l'IATA/IOSA et veillé constamment à l'atténuation des risques pour l'organisation;
- conservé environ 50 % de ses effectifs à la fin de 2020, malgré les graves répercussions de la pandémie de COVID-19, notamment la baisse considérable du volume de clients comparativement à 2019.

Air Canada a réagi rapidement à la pandémie en élargissant et en modifiant ses activités de transport de fret; plus de 4 000 vols tout-cargo ont été exploités. En outre :

- Une entente a été conclue avec l'Association des pilotes d'Air Canada (syndicat représentant les pilotes) pour permettre l'expansion des activités de transport de fret.
- Des appareils ont été modifiés avec l'approbation de Transports Canada pour adapter des avions de passagers aux vols tout-cargo.

Lancement du programme de fidélité Aéroplan transformé, conçu pour prioriser l'expérience des membres.

Poursuite des efforts de Vacances Air Canada auprès de ses fournisseurs et de ses partenaires hôteliers afin de réduire les activités liées aux attractions qui impliquent des dauphins, et réalisation d'audits des pratiques de développement durable auprès de ses partenaires hôteliers.



Prix et distinctions



Airline Passenger Experience Association (APEX)

- Cote transporteur aérien cinq étoiles
- Certification de niveau diamant pour le programme Air Canada SoinsPropre+



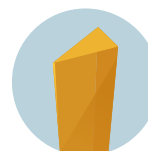
GT Tested Reader Survey (Global Traveler)

- Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord
- Meilleur transporteur aérien – propreté des cabines (remis pour la première fois)
- Meilleur programme de fidélité – échange contre primes – Aéroplan
- Meilleur transporteur aérien – divertissements à bord (deuxième année de suite)
- Meilleur transporteur aérien – classe économique supérieure (deuxième année de suite)
- Meilleur transporteur aérien – menu à bord – classe affaires



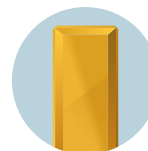
The Trazees

- (reflet des voyageurs de 25 à 40 ans)
(Global Traveler)
- Transporteur aérien de prédilection en Amérique du Nord (deuxième année de suite)



WhereverFamily

- (reflet des familles modernes qui voyagent)
(Global Traveler)
- Meilleur transporteur familial en Amérique du Nord (deuxième année de suite)
 - Meilleur transporteur international pour les familles



Institutional Investor

- Une des entreprises d'exception – leadership d'entreprise et expertise en relations avec les investisseurs
- Premier rang, catégorie entreprises grand public

Loyalty360

- Prix platine – innovation en responsabilité sociale des entreprises
- Prix bronze – transformation commerciale



Nos employés

- En 2020, en réponse à la pandémie de COVID-19, Air Canada a mis en œuvre les mesures suivantes :
 - Installations de dépistage rapide de la COVID-19 pour les employés de bureau et les employés affectés à l'exploitation aux principales plaques tournantes.
 - Dans certains lieux de travail à Toronto, mise à l'essai de TraceSCAN, une solution de recherche des contacts COVID-19 compatible avec Bluetooth alliant une technologie prêt-à-porter mise au point par l'entreprise canadienne Facedrive.
 - Politique de télétravail pour les employés.
 - Manuel sur le retour au travail après la pandémie de COVID-19, qui fournit des lignes directrices à jour aux employés qui réintègrent leur lieu de travail.
 - Série de cours « Leadership pendant la pandémie de COVID-19 » pour appuyer les cadres et les employés.
 - Communications hebdomadaires sur la COVID-19 à l'intention de tous les employés, de concert avec Cleveland Clinic Canada.
- Programme de prévention des blessures au dos en réalité virtuelle, qui met à profit la technologie pour offrir aux employés une nouvelle expérience de formation.
- Réalisation du sondage Poulos sécurité de l'entreprise, avec un taux de réponse supérieur à 30 %.
- Ajout au matériel de formation d'un programme de ludification portant sur la détection des dangers, à l'intention de l'équipe de l'aire de trafic.
- Cours d'apprentissage numérique, au nombre de 125, pour l'avancement professionnel et l'auto perfectionnement, et occasions de perfectionnement ciblées grâce à des séances de conversation, à des groupes d'apprentissage en ligne et à des programmes d'autoformation en ligne.
- Expansion du programme de bien-être des employés d'Air Canada appelé Les clés de votre plein potentiel (UBY).
- Intensification des initiatives d'Air Canada en matière de diversité et d'inclusion et établissement de nouveaux partenariats.
- Air Canada et la Fondation Air Canada s'impliquent dans les collectivités. Leur soutien prend la forme d'appui non financier, de participation à des partenariats et à des initiatives de collecte de fonds ainsi que de soutien financier à des organismes de bienfaisance canadiens enregistrés.



Prix et distinctions



(septième année de suite)



LES MEILLEURS EMPLOYEURS POUR LA DIVERSITÉ AU CANADA

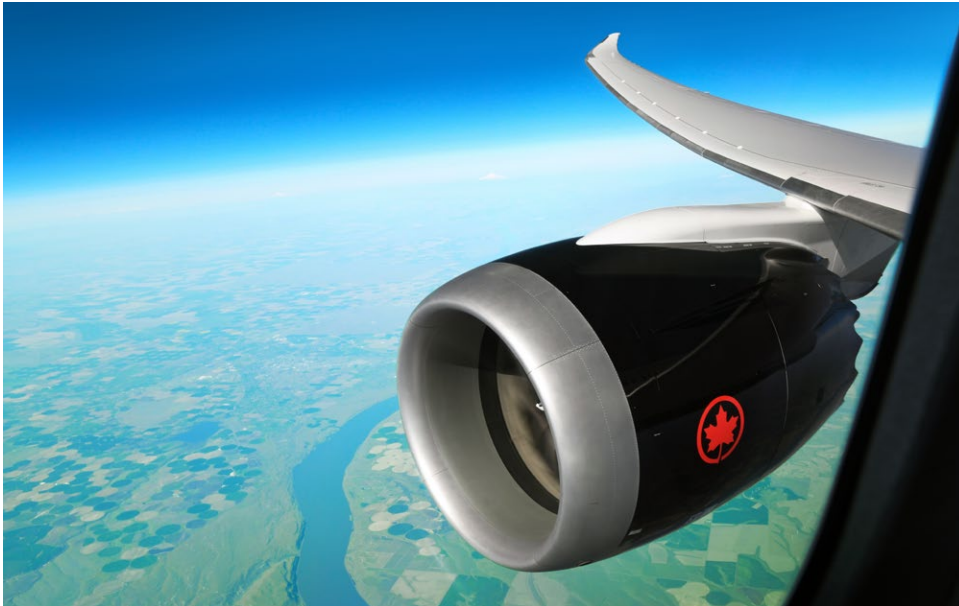
(sixième année de suite)



Prix de réalisation pour l'équité en emploi (approche et objectifs de diversité et d'inclusion) Emploi et Développement social Canada



Notre planète



Malgré les répercussions financières de la pandémie mondiale, Air Canada a continué de faire progresser ses initiatives environnementales et de réduire son empreinte carbone par les moyens suivants :

- Installation de bornes de recharge pour le matériel au sol à Montréal.
- Efforts de réduction de la consommation d'énergie et d'eau, récompensés par le Prix d'excellence écologique de Vancouver.
- Certification IEnvA de niveau 2 décernée à Air Canada pour son système de gestion de l'environnement.
- Signature de la Déclaration du palais de Buckingham et certification de l'IATA ayant trait à la prévention du commerce illégal d'espèces sauvages pour les activités de fret.
- Atteinte des objectifs stratégiques de gestion des déchets 2020 établis avant la pandémie.
- Détournement des sites d'enfouissement de 809 tonnes de matériaux d'Air Canada.
- Mise en vente d'articles éthiques par l'intermédiaire de la eBoutique Aéroplan.
- Réduction sur 12 mois de 60 % de la quantité de brochures papier de Vacances Air Canada, cette dernière incitant ses partenaires à faire de même.

Prix et distinctions



Prix d'excellence écologique de Vancouver
(deuxième année de suite)



Air Canada entend se rétablir et se reconstruire avec l'ambition de s'affirmer comme champion mondial. Elle s'appuie sur les solides bases jetées ces dernières années et ancrées dans les quatre priorités fondamentales ci-après, afin d'améliorer sans cesse l'expérience client et la mobilisation du personnel et de créer de la valeur pour les actionnaires, les employés, les clients, les collectivités et d'autres parties prenantes :



Tirer parti d'occasions rentables d'expansion internationale et d'attributs concurrentiels.



Entretenir le lien de confiance avec la clientèle en améliorant constamment l'expérience voyage et en offrant toujours un excellent service aux clients.



Établir et mettre en œuvre des initiatives axées sur la maîtrise des coûts et la croissance du chiffre d'affaires.



Favoriser l'évolution positive de la culture d'entreprise.

Pour Air Canada, ces priorités restent les principes guidant sa réussite tandis qu'elle s'emploie à se remettre des répercussions de la pandémie de COVID-19.



Culture durable

Au cœur de la culture d'Air Canada réside une valeur primordiale : « Priorité à la sécurité, toujours ». La sécurité constitue la priorité absolue pour tous à Air Canada et englobe les clients, les employés et les collectivités desservies. Air Canada reconnaît aussi que le développement durable est une pierre angulaire de sa réussite et doit faire partie intégrante de sa culture. La culture soutient et favorise le développement durable de différentes façons et à divers niveaux : elle influence les comportements à long terme, renforce l'identité, encourage l'innovation et contribue aux pratiques de gestion durable. La culture d'Air Canada s'est de plus avérée essentielle à son agilité, c'est-à-dire sa capacité à faire face à la pandémie et à s'y adapter rapidement et continuellement. Cette culture oriente le plan d'action à l'égard de nos employés, de notre entreprise et de notre planète.

Notre entreprise

Veillez consulter les documents publics d'Air Canada, dont son rapport de gestion de 2020, pour connaître en détail les efforts déployés afin de préserver la viabilité de l'entreprise face à la pandémie de COVID-19.

Aperçu des objectifs pour 2021

Voici un aperçu des programmes qui seront lancés ou poursuivis en 2021 :

NOTRE ENTREPRISE

- » Continuer à promouvoir la culture d'Air Canada axée sur la « priorité à la sécurité, toujours », au moyen d'objectifs clés centrés sur la gestion et le signalement des risques, la réintroduction sécuritaire du 737 MAX de Boeing, les activités de fret ainsi que les nouvelles liaisons, le nouveau matériel et les nouveaux projets et initiatives.
- » Continuer de soutenir et de promouvoir mesures et conformité en matière de biosécurité relativement à la COVID-19.
- » Réduire de 8 % le nombre de blessures entraînant un arrêt de travail (par 10 000 vols) par rapport aux taux de 2020.
- » Créer des applications d'entreprise sur mesure pour veiller à la conformité touchant les programmes de prévention des blessures.
- » Promouvoir des pratiques d'approvisionnement durable au moyen de politiques et de formation en matière d'approvisionnement.
- » Donner suite au plan d'action linguistique 2020-2023 d'Air Canada pour accroître la maturité des langues officielles à Air Canada.
- » Continuer d'améliorer les pratiques de tourisme durable à Vacances Air Canada par la formation des employés et de sensibiliser davantage les clients aux excursions responsables par la promotion et la mise en œuvre de nouvelles initiatives.
- » Inclure les normes SASB dans le rapport de développement durable 2021.
- » Améliorer le rapport Communication sur les progrès accomplis en vertu du Pacte mondial des Nations Unies qui accompagne le rapport de développement durable, et publier l'index des objectifs de développement durable, en indiquant les progrès réalisés par Air Canada relativement à chaque objectif.



**REPLACEMENT
DU FILTRE HEPA
D'UN APPAREIL
787-9 DREAMLINER
DE BOEING**

Nos employés



Santé et sécurité

Air Canada dispose d'un programme de santé et sécurité complet afin de prévenir les accidents et les blessures au travail. Un élément essentiel de ces mesures est le programme de prévention des risques, qui permet aux comités de santé et sécurité de cerner et d'évaluer les dangers en milieu de travail et de déterminer les mesures de contrôle appropriées pour atténuer les risques. Ces comités couvrent tous les groupes d'employés à Air Canada. La direction de la Sécurité de l'entreprise, par l'intermédiaire de son service Sécurité de l'entreprise et Gestion des urgences, est chargée de veiller à la documentation, à la mise en place, à l'efficacité et à l'adaptation des programmes de sécurité des employés afin de mettre en œuvre les améliorations déterminées. Elle surveille notamment la conformité aux lois et règlements applicables, tout en faisant le suivi des incidents liés à la sécurité des employés.

Aux deux ans, des sondages sur la culture de sécurité, à participation volontaire et confidentiels, sont menés afin de connaître l'opinion des employés à l'égard de la sécurité. Les résultats du sondage mené en 2020 montrent que la majorité des employés se sentent à l'aise de signaler des erreurs, des préoccupations et des dangers, comprennent pourquoi les procédures d'utilisation normalisées sont créées et se sentent soutenus dans leur capacité à apprendre de nouvelles procédures de sécurité.

Air Canada continue d'afficher des résultats exemplaires aux audits sur la sécurité opérationnelle de l'IATA.

Protection des renseignements personnels et cybersûreté

Air Canada a élaboré un cadre de contrôle de la cybersûreté et continue à mettre en œuvre son plan d'action pour la protection des renseignements personnels afin d'améliorer son niveau de maturité en matière de protection des renseignements personnels ainsi que sa résilience en cybersûreté et de gérer les risques par des instruments multidimensionnels, notamment des infrastructures plus robustes, des processus uniformes et une gouvernance efficace. Les efforts relatifs à la protection des renseignements personnels sont concentrés plus particulièrement sur la gouvernance axée sur les politiques, la gestion des risques liés aux fournisseurs en matière de protection des renseignements personnels, l'enregistrement des activités de traitement, les évaluations d'incidences en matière de protection des renseignements personnels et la gestion des droits de la personne concernée. Dans ses efforts touchant la sûreté, Air Canada a mis en œuvre un programme d'authentification multifactorielle pour les applications destinées aux employés et au service clientèle. Les contrôles internes et les contrôles de la norme de sécurité des données transmises par cartes de paiement (norme PCI DSS) sont évalués chaque année conformément à la norme d'audit du *Règlement 52-109* et à la norme PCI DSS 3.2.1, respectivement.





Bien-être

Dans les lieux de travail, des mesures ciblées liées à la COVID-19 ont été mises en œuvre, notamment : des cliniques de dépistage de la COVID-19 pour les employés de bureau et les employés affectés à l'exploitation aux principales plaques tournantes, de la formation pour aider les cadres à composer avec la nouvelle réalité, des communications hebdomadaires, de concert avec Cleveland Clinic Canada, sur la COVID-19 par les divers modes de communication avec les employés, dont des diffusions en direct, et une politique de télétravail. Air Canada collabore avec le CDL Rapid Screening Consortium à l'égard du dépistage par test antigénique rapide en milieu de travail, des programmes pilotes en ce sens ayant débuté à Toronto et à Montréal.

Air Canada a mis en place d'autres mesures de sécurité au travail pour assurer le bien-être des employés. Celles-ci comprennent notamment la Politique de prévention de la violence et du harcèlement dans le lieu de travail, la Politique sur la consommation d'alcool et de drogues, une formation sur la sécurité au travail et la mise en place de défibrillateurs externes automatisés dans toutes les installations.

Les employés peuvent se prévaloir, d'une part, du programme d'aide aux employés et à leur famille (ou d'autres programmes semblables), qui fournit une aide immédiate et confidentielle concernant toute préoccupation liée au travail, à la santé ou à la vie en général et, d'autre part, du programme unique de bien-être des employés d'Air Canada, appelé Les clés de votre plein

Aperçu des objectifs pour 2021

Voici un aperçu des programmes qui seront lancés ou poursuivis en 2021 :

NOS EMPLOYÉS

- » Continuer, particulièrement dans un contexte de pandémie qui perdure, à promouvoir et à améliorer les ressources, les outils et les programmes pour le perfectionnement, la mobilisation et le bien-être des employés, notamment par :
 - des outils appropriés et des mesures soutenues de sécurité au travail;
 - des offres nouvelles et continues du programme UBY et d'autres programmes d'aide;
 - des plans de perfectionnement des talents.
- » Communiquer avec les clients pour leur présenter des offres adaptées, à mesure que les possibilités de voyager seront rétablies.
- » Poursuivre, d'un océan à l'autre, l'aide aux collectivités dans le besoin par un appui non financier, le bénévolat des employés, les collectes de fonds ou des initiatives spéciales.
- » Approfondir les relations avec les collectivités en soutenant leur développement socioéconomique de même qu'avec les organisations axées sur l'innovation, la santé et le bien-être, la diversité et l'inclusion, les langues officielles et l'environnement.

potentiel (UBY). Ce dernier propose des outils, des ressources et de la formation en matière de santé et bien-être, santé mentale, santé financière et santé au travail. Il a été élargi en 2020 avec le lancement d'une application mobile qui offre un vaste bassin de ressources, d'outils et de défis en relation avec la santé à l'intention des employés ainsi qu'un programme de consultation virtuelle en matière de santé mentale pour les employés et leur famille, une formation en milieu de travail à l'intention des gestionnaires et des blogues d'experts sur la façon de faire face à la pandémie de COVID-19 et de la gérer. Une campagne de mobilisation du personnel portant spécifiquement sur l'importance de la santé mentale s'est d'ailleurs tenue en octobre 2020.



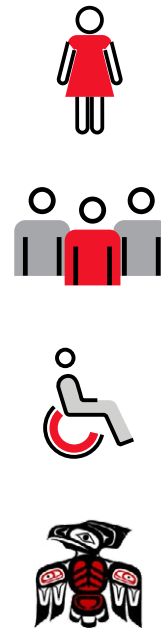
Relations avec les employés et Relations du travail

Les relations solides et profondes qu'Air Canada entretient avec ses principaux groupes syndicaux constituent le fondement d'un avenir durable. En témoigne la collaboration étroite et constructive avec ces derniers dans la transformation des activités de fret et l'atténuation, autant que faire se peut, des inévitables réductions d'effectifs résultant des effets sans précédent de la pandémie de COVID-19.

La fidélisation et le perfectionnement du personnel forment la base d'une culture de travail saine et protègent la pérennité d'une entreprise tout en favorisant sa réussite. Air Canada s'applique

à bâtir un effectif durable, et participe ainsi au développement socioéconomique du Canada. Elle contribue de façon importante au secteur mondial du voyage et du tourisme.

Malgré l'incidence de la pandémie de COVID-19, la gestion et la fidélisation des talents demeurent des éléments clés pour l'avenir de l'entreprise. Air Canada s'engage à offrir des occasions de perfectionnement et d'avancement professionnel à ses employés. Conformément à sa politique de recrutement, les initiatives en la matière mettent en avant sa détermination à encourager la mobilité interne et les promotions. Au sein de la Société, certaines conventions collectives facilitent également la prise de postes différents à titre d'essai, tout en protégeant l'ancienneté et le poste actuel pendant un certain temps.



Diversité et inclusion

Air Canada estime que la diversité des points de vue maximise l'efficacité et la qualité de la prise de décisions. Cet engagement à l'égard de la diversité s'est d'abord matérialisé dans une politique de diversité, adoptée par son Conseil d'administration en février 2015 et, plus récemment, dans la modification de cette politique en février 2020.

Air Canada est membre du 30% Club et signataire de l'Accord Catalyst 2022, dont le but est de porter à au moins 30 % le pourcentage moyen de femmes siégeant aux conseils d'administration et occupant des postes de dirigeantes au sein des grandes sociétés du Canada d'ici 2022. Air Canada s'était fixé comme objectif que les femmes représentent au moins 30 % des cadres supérieurs en 2020 et a dépassé cet objectif. Un tiers des membres du Comité de direction d'Air Canada sont des femmes, plus du tiers de son Conseil d'administration est composé de femmes, et l'un des 12 membres du Conseil d'administration (8 %) appartient à une minorité visible.

Air Canada a adopté une stratégie exhaustive en matière de gestion de la diversité en vue d'offrir un milieu de travail inclusif et axé sur

la diversité, fondé sur le respect, où chaque employé a un sentiment d'appartenance, créant ainsi un environnement au sein duquel il peut mieux déployer ses talents. Le 4 mars 2021, Air Canada a annoncé qu'elle a été nommée l'un des meilleurs employeurs en matière de diversité au Canada pour la sixième année d'affilée par Mediacorp Canada. Elle a été reconnue de nouveau cette année pour ses efforts soutenus visant l'inclusion par divers programmes et initiatives qui favorisent l'égalité des chances pour tous, ainsi qu'un milieu de travail où tous les employés se sentent respectés et reconnus. En 2020, Air Canada a signé l'Initiative BlackNorth, la promesse du chef de la direction de reconnaître l'existence de racisme systémique contre les Noirs et d'ouvrir des possibilités dans l'entreprise aux Canadiens noirs. Au titre de cette promesse, Air Canada s'est engagée à ce que d'ici 2025 au moins 3,5 % des postes à la haute direction et au Conseil d'administration soient détenus par des chefs de file noirs. Air Canada a également lancé une nouvelle bourse du leadership pour les Noirs, en partenariat avec la Pinball Clemons Foundation.

À l'intention de tous les employés de première ligne et des cadres qui participent à la prise de décisions ou à l'établissement de politiques et de procédures, Air Canada a mis sur pied une formation visant à favoriser l'accessibilité du transport pour les personnes handicapées. Air Canada se fait un point d'honneur de prendre soin de ses clients à



DÉVELOPPEMENT DURABLE ET IMPACT SOCIAL

toutes les étapes du voyage, depuis leur réservation jusqu'à leur départ et à leur arrivée à destination. Afin d'offrir des services accessibles, la Société consacre des ressources considérables à répondre aux besoins des clients. Cette formation, qui repose sur une approche inclusive, intensifie les efforts déployés pour constamment hausser la sensibilisation et fournir un soutien accru, au besoin.

Collectivités

Malgré les défis sans précédent de l'année écoulée et les conséquences de la pandémie sur ses activités, Air Canada a poursuivi, avec la Fondation Air Canada, l'aide aux collectivités dans le besoin d'un océan à l'autre, par un appui non financier, le bénévolat des employés, les collectes de fonds ou des initiatives spéciales.

À l'intention des membres Aéroplan, Air Canada a offert et publicisé des occasions de soutenir les collectivités grâce à des offres spéciales, à des campagnes de jumelage des points et à des possibilités de dons, entre autres pendant la campagne Voyager chez Soi. En 2020, les membres ont donné plus de 150 millions de points Aéroplan à des organismes de bienfaisance.

Air Canada a mis sur pied la campagne Un voyage en cadeau pour rendre hommage aux Canadiens exceptionnels qui, en venant en aide à leurs compatriotes en temps de pandémie, ont laissé leur marque dans leurs collectivités. La campagne a également permis d'amasser des fonds et des points Aéroplan pour des organismes caritatifs au Canada, et d'offrir aux clients souhaitant voyager une nouvelle passe de voyage flexible. Plus de 135 000 \$ net ont été recueillis grâce au tout premier encan public en ligne, ainsi qu'un million de points Aéroplan à l'occasion de la campagne annuelle de jumelage.

Air Canada et la Fondation Air Canada ont participé à un effort national de récupération alimentaire, faisant don de plus de 770 000 kilogrammes d'aliments entre avril et décembre, l'équivalent de plus de 1,3 million de repas. Ces efforts ont permis de soutenir plus de 70 organismes de services sociaux de première ligne dans huit provinces, et d'éviter l'émission d'un peu plus de 1,5 million de kilogrammes de gaz à effet de serre (GES) connexes issus de la production et de la transformation de nouveaux aliments.

En octobre, Air Canada Cargo et la Fondation ont rassemblé Drone Delivery Canada (DDC), Pontiac Group, GlobalMedic et de

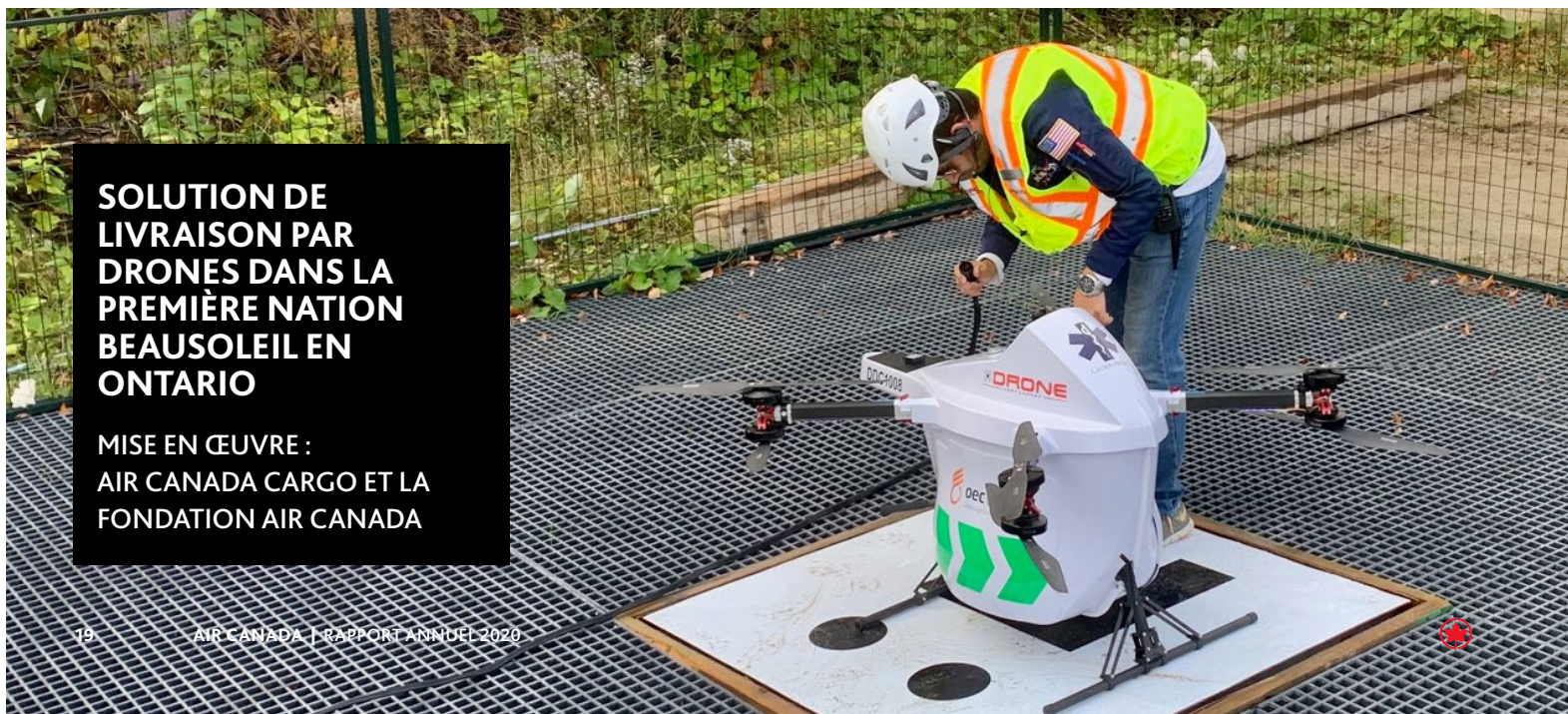


généreux donateurs pour déployer la solution de livraison par drones de DDC dans la Première Nation Beausoleil en Ontario.

Plus de 4 000 vols tout-cargo ont été exploités en 2020, offrant la capacité mondiale nécessaire à l'acheminement de biens essentiels dans la chaîne d'approvisionnement, plus particulièrement l'équipement de protection individuelle (EPI). Au mois de décembre 2020, plus de 2,6 millions de kilogrammes d'EPI avaient été transportés.

En 2020, Air Canada Cargo s'est livrée à un vaste exercice de préparation opérationnelle pour s'assurer que tous les aspects de ses activités étaient à jour et conformes aux exigences et aux normes actuelles de transport de vaccins. Les vaccins contre la COVID-19 sont transportés partout dans le monde, et Air Canada Cargo, partenaire de confiance de la chaîne d'approvisionnement, est fière de participer à l'acheminement des vaccins aux Canadiens.

Plus de 300 employés ont aidé leurs collectivités respectives dans l'ensemble du pays en soutenant les efforts de la Croix-Rouge canadienne dans la lutte contre la COVID-19. Ils se sont transformés en pères Noël pour une journée afin de donner un peu de joie à plus de 200 enfants défavorisés, ils ont rempli de cadeaux neufs des sacs à dos destinés à des jeunes en situation d'itinérance et ils ont recueilli des fonds pour diverses causes.



SOLUTION DE LIVRAISON PAR DRONES DANS LA PREMIÈRE NATION BEUSOLEIL EN ONTARIO

MISE EN ŒUVRE :
AIR CANADA CARGO ET LA
FONDATION AIR CANADA

Notre planète

L'approche environnementale d'Air Canada comporte deux volets. Le premier, *Laisser moins*, signifie utiliser moins d'énergie pour ses activités, dégager moins de carbone dans l'atmosphère, produire moins de déchets sur terre et dans l'eau et générer moins d'émissions sonores dans les collectivités. Quant au second, *En faire plus* pour remédier aux enjeux environnementaux, vise essentiellement à accroître la collaboration avec des partenaires dans l'industrie ainsi que l'implication dans les collectivités et auprès des employés et des clients.

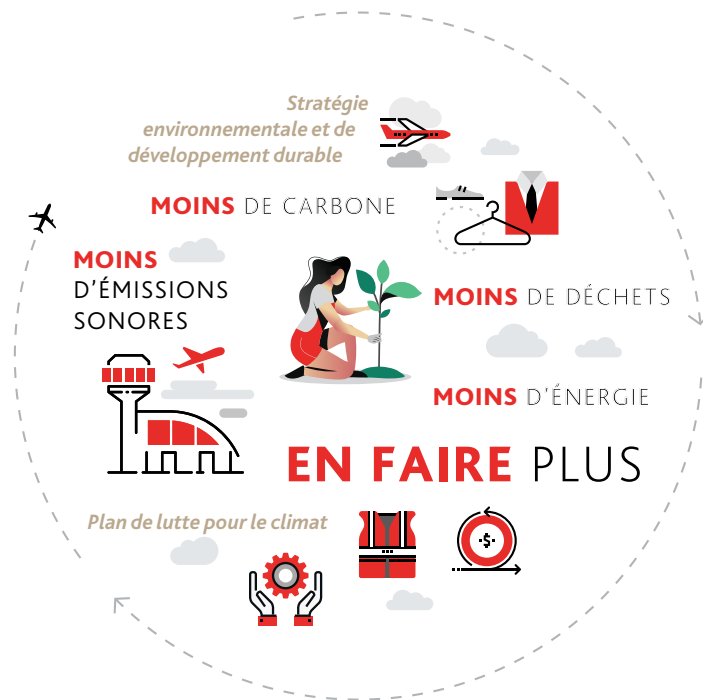
La Ligne de conduite d'Air Canada en matière d'environnement, qui documente les engagements environnementaux de cette dernière, est conforme à l'EnvA et à la norme ISO 14001:2015. Elle est à la base du système de gestion de l'environnement (SGE) d'Air Canada, par lequel celle-ci tient à jour des programmes de gestion environnementale pour respecter les exigences de conformité aux règlements et d'autres engagements pris.

Afin d'appuyer ses efforts visant à réduire les déchets, la pollution ainsi que les émissions de GES, et à améliorer le rendement environnemental, Air Canada a choisi d'adopter un système certifié par un tiers grâce au programme IEnvA de l'IATA. L'IEnvA est un processus de certification à deux niveaux, propre aux transporteurs aériens, qui est conforme et équivalent à la norme ISO 14001:2015 – Systèmes de management environnemental. Air Canada est fière d'être le premier transporteur aérien en Amérique du Nord à obtenir la certification IEnvA de niveau 2, attestant que ses activités de conformité environnementale actuelles et ses initiatives de développement durable sont mieux intégrées à son exploitation.

En juin 2020, Air Canada a signé la Déclaration du palais de Buckingham, qui confirme son engagement à empêcher les trafiquants qui se livrent au commerce illégal d'espèces sauvages d'acheminer leurs marchandises de contrebande. Le 30 septembre 2020, Air Canada a obtenu la certification pour la prévention du commerce illégal d'espèces sauvages, devenant ainsi le premier transporteur aérien en Amérique du Nord à respecter en tous points cette norme de l'industrie. Créée par l'IATA en 2019, cette certification tient compte des 11 engagements de la Déclaration du palais de Buckingham de United for Wildlife à l'intention des transporteurs aériens engagés dans la lutte contre le commerce illégal des espèces sauvages. Vacances Air Canada a également donné suite à son engagement de ne plus vendre ou promouvoir la vente de forfaits comprenant des attractions qui impliquent la captivité de générations actuelles ou futures de dauphins, ni de tirer de revenus de telles attractions. Elle a travaillé avec ses fournisseurs, notamment les hôtels avec lesquels elle a un contrat, afin de réduire continuellement la pratique consistant à garder des dauphins en captivité.

Action pour le climat

En tant que défi mondial qui ne connaît pas de frontière, le changement climatique nécessite une coordination et des solutions internationales pour aider les pays à diminuer leurs émissions de carbone. L'aviation commerciale génère environ 2 % des émissions totales de dioxyde de carbone imputables à l'activité humaine. Air Canada surveille étroitement ses émissions de GES et s'engage à réduire son empreinte écologique. Étant donné que 99 % des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de la Société proviennent



des moteurs à combustion interne de ses avions, il existe une forte corrélation positive entre le respect des cibles environnementales et la réduction de la consommation de carburant, des émissions ainsi que des charges d'exploitation.

Dans son plan d'action climatique de l'aviation, l'IATA a établi des objectifs d'atténuation des émissions de CO₂ provenant du transport aérien :

- **Amélioration moyenne de l'efficacité énergétique** de 1,5 % par année de 2009 à 2020
- Fixation d'un plafond des émissions nettes de CO₂ de l'industrie à partir de 2020 (**croissance carboneutre**)
- **Réduction des émissions nettes de CO₂ de l'industrie de 50 %** d'ici 2050, par rapport aux niveaux de 2005

L'approche qu'énonce l'IATA en vue d'atteindre ces objectifs se fonde sur une exploitation aérienne plus efficace, l'amélioration de la technologie et les carburants aviation durables, l'amélioration des infrastructures et, en dernier lieu, l'adoption du régime mondial unique de mesures basées sur le marché pour les émissions résiduelles. Air Canada a adopté cette approche collective de l'industrie et a travaillé à la réalisation de ces objectifs.

Air Canada continue de renforcer sa stratégie à l'égard du changement climatique afin de réduire davantage ses émissions et **elle a souscrit à d'ambitieux objectifs et cibles pour l'avenir**. À ce jour, Air Canada a entre autres pris les mesures suivantes :

- **Modernisation du parc aérien** : Le programme de modernisation du parc aérien d'Air Canada contribue de façon importante à une efficacité énergétique accrue, ainsi qu'à ses efforts de réduction de ses émissions et de son empreinte écologique. En mai 2020, Air Canada a annoncé le retrait permanent d'appareils plus anciens : A319 d'Airbus, E190 d'Embraer et certains 767 de Boeing, de sorte qu'elle exploite un parc aérien plus moderne et écoénergétique. Les appareils 787-8 et 787-9 de Boeing, également appelés « Dreamliner », se démarquent par une efficacité énergétique supérieure d'environ 20 % à celle des appareils qu'ils remplacent. La Société renouvelle également sa flotte de monocouloirs en y intégrant des appareils A220 d'Airbus et 737 MAX de Boeing. Ces appareils devraient consommer en moyenne environ 20 % moins de carburant par siège et générer



DÉVELOPPEMENT DURABLE ET IMPACT SOCIAL

environ 20 % moins d'émissions de CO₂ et 50 % moins d'émissions d'oxyde d'azote que les avions qu'ils remplacent.

- **Groupe de travail sur l'efficacité énergétique** : Air Canada a créé un groupe de travail sur l'efficacité énergétique qui cerne toutes les possibilités de réduire la masse à bord de ses avions et la consommation de carburant. Depuis 2016, plus d'une centaine de projets ont été réalisés, permettant ainsi d'éviter l'émission de plus de 135 000 tonnes d'équivalent dioxyde de carbone (t éq. CO₂).
- **Carburants durables** : Air Canada participe aux progrès dans le domaine du carburant aviation durable depuis 2012. Elle a exploité huit vols alimentés au biocarburant et contribué à d'importantes initiatives canadiennes portant sur l'enrichissement des connaissances en matière de chaîne d'approvisionnement en biocarburant ainsi qu'à la recherche sur l'incidence des biocarburants dans le développement des traînées de condensation. Air Canada est aussi un transporteur aérien partenaire du défi Visez haut! de Ressources naturelles Canada, une initiative visant à accélérer l'innovation relativement au carburant aviation durable au Canada. Par l'entremise du Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA), Air Canada poursuit des échanges avec les pouvoirs publics au Canada sur les mécanismes nécessaires au soutien de la chaîne d'approvisionnement en biocarburant canadienne.
- **CORSIA** : Air Canada approuve les cibles en matière de climat du secteur de l'aviation et est bien au fait des réalisations à accomplir de concert avec les participants du secteur en vue de plafonner les émissions provenant de l'aviation internationale aux niveaux de 2020. Le gouvernement du Canada a adopté la phase volontaire du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui touche certains vols internationaux d'Air Canada. CORSIA vise à compléter l'ensemble de mesures d'atténuation que le secteur du transport aérien met déjà en place pour réduire ses émissions de CO₂. Ce sera le tout premier système mondial de compensation des émissions de carbone adopté au sein d'une seule industrie. Les données en matière d'émissions relevées en 2019 servent à établir les niveaux de 2020 et l'obligation de conformité au CORSIA prend effet le 1^{er} janvier 2021.
- **Plan d'action du Canada** : Air Canada est également signataire, par l'intermédiaire du CNLA, du *Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation*. Ce plan d'action, auquel participent les parties prenantes du secteur de l'aviation et le gouvernement fédéral, énonce comment les parties entendent réduire les GES provenant du transport aérien.

Des renseignements sur l'empreinte carbone d'Air Canada, ses cibles et sa stratégie de préservation du climat ont été communiqués au moyen du CDP depuis les 13 dernières années. Le questionnaire du CDP s'harmonise avec le cadre du Groupe de travail sur l'information financière reliée aux changements climatiques (GIFCC). Pour accéder à la réponse d'Air Canada au CDP, veuillez consulter le site www.cdp.net. En plus de communiquer des renseignements par l'entremise du CDP, Air Canada prévoit aussi s'aligner davantage sur le cadre du GIFCC pour la communication de l'information sur le plan environnemental, social et de la gouvernance de 2021.

Moins de déchets

Malgré les répercussions financières et opérationnelles de la pandémie, Air Canada a détourné des sites d'enfouissement 64,8 % des déchets provenant de ses bureaux et installations et maintenu son engagement à l'égard de la réduction des déchets, conformément à sa stratégie de gestion des déchets, qui vise la diminution de la

Aperçu des objectifs pour 2021

Voici un aperçu des programmes qui seront lancés ou poursuivis en 2021 :

NOTRE PLANÈTE

- » **Faire progresser la stratégie de lutte contre les changements climatiques et les partenariats d'Air Canada par une focalisation sur les ambitieux objectifs et cibles suivants :**
 - **Objectif pour 2050 :**
 - carboneutralité de toutes les activités d'Air Canada
 - **Cibles pour 2030 :**
 - réductions de 20 %, en chiffres absolus, des GES produits par les vols, comparativement à 2019
 - réductions de 30 %, en chiffres absolus, des GES produits par les opérations au sol, comparativement à 2019
 - Investissements dans les carburants durables et les mécanismes de compensation de carbone
- » **Incorporer le cadre du GIFC dans la communication d'information liée au climat portant sur l'année 2021.**
- » **Démontrer l'engagement d'Air Canada à l'égard de la Déclaration du palais de Buckingham par des activités ciblées visant à accroître la sensibilisation à l'égard du trafic illicite d'espèces sauvages.**
- » **Continuer à faire progresser le système de gestion de l'environnement certifié IEnvA d'Air Canada.**
- » **Concevoir le prochain ensemble d'objectifs de la stratégie de gestion des déchets.**
- » **Mettre en œuvre un programme de conservation de l'eau.**

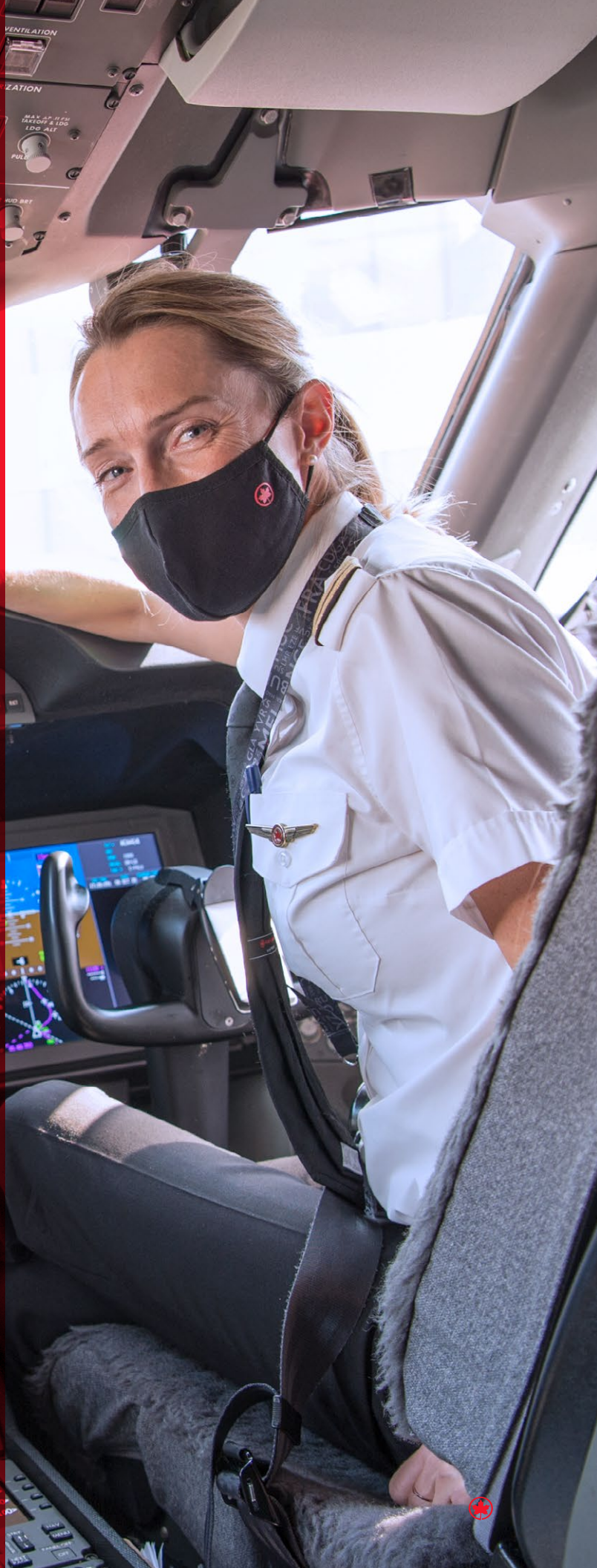
quantité de déchets générés et envoyés aux sites d'enfouissement, en 1) réduisant de 20 % les déchets dans ses bureaux, salons Feuille d'érable et autres installations, et en 2) recyclant 50 % des articles approuvés à bord de ses vols intérieurs. Les objectifs de la stratégie de gestion des déchets ont été atteints et Air Canada évaluera maintenant de nouveaux objectifs en tenant compte de la pandémie de COVID-19. Elle étudiera entre autres la mise au point de solutions à propos des nouveaux flux de déchets engendrés par la pandémie et la collaboration avec des partenaires ministériels dans la réévaluation des nouveaux modes de production, d'élimination et de suivi des déchets dans tous les secteurs d'activité.

En 2020, 809 tonnes de matériaux d'Air Canada ont été données pour réutilisation au lieu d'être envoyées aux sites d'enfouissement. Il s'agissait de dons de bannières, d'édredons, d'uniformes, d'aliments des cuisines de l'air et d'autres articles.

De plus, des articles éthiques sont maintenant offerts à la vente par l'intermédiaire de la eBoutique Aéroplan : les membres peuvent acheter des crédits de compensation des émissions de carbone, appuyer la réduction du plastique dans les océans et acquérir des articles suprarécyclés, comme des sacs en cuir, dont les matières proviennent des appareils d'Air Canada.



RAPPORT DE GESTION



2.

Introduction et principales hypothèses

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada »), Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge ») et Aéroplan inc. (« Aéroplan »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2020 et l'exercice 2020, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés audités annuels de 2020 et les notes complémentaires d'Air Canada. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 20, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 11 février 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 17, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 12 février 2021, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2020 et de l'exercice 2020. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au www.sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au www.sedar.com.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent rapport de gestion en renferme, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation 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 à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme *préliminaire*, *prévoir*, *croire*, *pouvoir*, *estimer*, *projeter* et *planifier*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

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

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à une chute prononcée du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La demande de transport demeure très difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements de par le monde et la sévérité des restrictions au Canada; ces restrictions et les préoccupations au sujet des déplacements liées à la pandémie de COVID-19 ainsi que les inquiétudes et attentes des passagers concernant certaines précautions, comme la distanciation physique, compriment fortement la demande. En outre, la pandémie de COVID-19 a de sérieuses répercussions économiques, notamment sur les dépenses des entreprises et des ménages, facteur qui pourrait à son tour affecter gravement la demande à l'égard du transport aérien. 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. Ces mesures dépendront de divers facteurs, parmi lesquels 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, ainsi que le moment



de la reprise visant les voyages internationaux et les 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, notamment par le truchement d'une aide financière gouvernementale, 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 réduire 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 et des coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing dans certains territoires et 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 www.sedar.com, notamment à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Par ailleurs, l'acquisition de Transat A.T. inc. est assujettie à l'approbation des organismes de réglementation ainsi qu'à la satisfaction de certaines conditions, et rien ne garantit que l'acquisition sera réalisée, ou qu'elle le sera conformément aux modalités décrites dans le présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de ce rapport (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Principales hypothèses

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à une chute prononcée du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus en raison de la pandémie de COVID-19. Étant donné la pandémie de COVID-19 et le contexte économique, ainsi que la récente volatilité marquée des cours du carburant et des taux de change, Air Canada ne présente aucune hypothèse à l'égard du PNB, des cours du carburant ou des taux de change.

Propriété intellectuelle

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

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



3.

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'à l'échelle internationale. Sa mission consiste à relier le Canada et le monde.



Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen de contrats d'achat de capacité (« CAC ») conclus avec des transporteurs régionaux qui exploitent des vols pour son compte sous la dénomination Air Canada Express. Les transporteurs régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle internationale de la Société, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge.

En 2020, conjointement avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional ») et d'autres transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte et en vertu de CAC, Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 544 vols réguliers directs pour 192 destinations sur les six continents, soit 61 destinations canadiennes, 50 destinations aux États-Unis et un total de 81 destinations internationales (même si les vols vers de nombreuses destinations ont été suspendus ou n'ont pas été exploités de façon continue comme ils auraient pu l'être tout au long de l'année en raison de la pandémie de COVID-19). Par comparaison, en 2019, conjointement avec les transporteurs aux termes de CAC, Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 1 531 vols réguliers directs pour 217 destinations sur les six continents, soit 62 destinations canadiennes, 56 destinations aux États-Unis et un total de 99 destinations internationales. La diminution considérable des opérations aériennes en 2020 est due à l'impact sévère de la pandémie de COVID-19 décrit plus amplement à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoûts de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion.

Au 31 décembre 2020, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comprenait 169 appareils, soit 91 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus (notamment 24 appareils 737 MAX de Boeing qui étaient immobilisés au sol et dont certains ont été remis en service le 1^{er} février 2021) et 78 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 39 appareils, soit 14 appareils A321 d'Airbus, cinq appareils A320 d'Airbus et 20 appareils A319 d'Airbus. Au 31 décembre 2020, le parc aérien d'Air Canada Express était composé de 49 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, 62 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de De Havilland et 25 biréacteurs E175 d'Embraer, pour un total de 136 appareils. En comparaison, au 31 décembre 2019, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comprenait 188 appareils, soit 94 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus (notamment 24 appareils 737 MAX de Boeing qui ont fait l'objet d'une interdiction de vol pour toute l'année depuis mars 2019), 80 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus et 14 biréacteurs de transport régional E190 d'Embraer, alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 64 appareils, soit 14 appareils A321 d'Airbus, trois appareils A320 d'Airbus, 22 appareils A319 d'Airbus et 25 appareils 767-300ER de Boeing. Au 31 décembre 2019, le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 48 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, 73 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de De Havilland et 25 biréacteurs E175 d'Embraer pour un total de 146 appareils. Au 31 décembre 2019, un total de cinq appareils 1900 de Beech de 18 places étaient également exploités par des transporteurs régionaux pour le compte d'Air Canada.



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 récompenses 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. Il exerce ses activités 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 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 est un fournisseur de services de fret aérien d'envergure mondiale, qui assure des services de transport de fret par l'entremise de vols réguliers et de vols nolisés spécialisés. En plus d'expédier du fret à bord des avions d'Air Canada affectés aux services passagers réguliers, Air Canada Cargo a commencé en 2020 à acheminer également au moyen de vols tout-cargo assurés par des gros-porteurs du parc principal d'Air Canada, ainsi que par quatre 777 de Boeing convertis et trois A330 d'Airbus convertis où l'espace de chargement de fret a été accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers.



4.

Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus et de ses flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. Les mesures imposées par le Canada comptent parmi les restrictions de déplacements et les obligations de mise en quarantaine les plus strictes du monde. En effet, la plupart des voyages de non-Canadiens à destination du Canada sont interdits et une mise en quarantaine de 14 jours est imposée aux passagers revenant de l'étranger. En outre, avec prise d'effet le 7 janvier 2021, les voyageurs internationaux de cinq ans et plus entrant au Canada sont tenus de présenter, avant l'embarquement, un résultat négatif au test PCR de dépistage de la COVID-19. Le 29 janvier 2021, le gouvernement du Canada a annoncé d'autres restrictions visant les voyages internationaux, notamment le test PCR de dépistage à l'arrivée et la mise en quarantaine obligatoire dans un hôtel approuvé par le gouvernement pendant trois jours aux frais du voyageur (et, en cas de résultat positif au test de dépistage, un isolement supplémentaire dans un établissement du gouvernement). Des renseignements supplémentaires sur les mesures annoncées le 29 janvier 2021 devraient être rendus publics dans les prochains jours ou les prochaines semaines.

Plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise

Air Canada a mis ou mettra en œuvre les mesures suivantes dans le cadre de son plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise :

Service clientèle et sécurité

Air Canada place la sécurité au cœur de toutes ses activités. C'est pourquoi elle met à jour constamment ses politiques et procédures en matière de santé et de sécurité à l'intention des voyageurs et des employés, que ce soit dans les aéroports, à bord des appareils ou dans d'autres milieux de travail, en vue de tenir compte des nouveaux renseignements sur la COVID-19 à mesure qu'ils sont rendus publics. Ces procédures prévoient l'obligation pour les clients et les équipages de porter des couvre-visages, outre l'équipement de protection individuelle rehaussé pour les agents à l'aéroport et les équipages, le respect de pratiques sécuritaires comme le lavage fréquent des mains et la collaboration avec le gouvernement canadien dans le dépistage de la COVID-19 chez les passagers avant l'embarquement afin d'aider à déterminer s'ils sont aptes à voyager.

— Pour souligner son engagement à l'égard de la sécurité de la clientèle et du personnel, Air Canada a lancé Air Canada SoinPropre+. Ce programme a pour objet de réduire le risque d'exposition à la COVID-19 par des mesures comme un entretien cabine rehaussé, la prise de température obligatoire et le port d'un couvre-visage pour les clients avant l'embarquement, qui s'ajoute à un questionnaire de santé requis, ainsi que la distribution aux clients de trousse de soins



pour le nettoyage des mains et l'hygiène. En janvier 2021, Air Canada a reçu la certification de niveau diamant en matière de sécurité sanitaire de la part de l'Airline Passenger Experience Association (« APEX ») en collaboration avec SimpliFlying. La certification de niveau diamant signifie que la Société a atteint un degré de biosécurité de qualité hospitalière dans de multiples points de contact passagers. Le programme de certification vise à établir une norme en matière de sécurité sanitaire à l'échelle mondiale axée sur les clients des transporteurs aériens.

- Air Canada a lancé un nombre de procédés sans contact tout au long du parcours client, notamment l'enregistrement des bagages sans contact pour les vols au départ d'aéroports canadiens, la possibilité de commander des plats dans les salons Feuille d'érable directement à l'aide de téléphones intelligents et de tablettes numériques, l'entrée automatique sans contact au Café Air Canada à sa réouverture ainsi que la distribution des journaux et revues en format numérique par l'entremise de PressReader.
- Air Canada collabore avec divers partenaires du milieu médical afin de rehausser la biosécurité dans l'ensemble de ses activités. Ces partenaires comprennent la Cleveland Clinic Canada de Toronto, leader reconnu en matière de soins de santé à l'échelle mondiale, qui aide la Société à incorporer davantage de données scientifiques éprouvées dans son plan d'intervention lié à la COVID-19, ainsi que Spartan Bioscience, d'Ottawa, qui explore la mise au point de tests de dépistage rapide de la COVID-19 dans le contexte du transport aérien. Qui plus est, depuis le début de 2019, Air Canada collabore avec BlueDot, entreprise de Toronto qui assure le suivi des maladies infectieuses à l'échelle mondiale en temps réel, afin de fournir des informations exactes et pertinentes à l'appui des décisions d'ordre commercial et en matière de sécurité prises sans délai.
- Air Canada s'est associée à McMaster HealthLabs et à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto dans le cadre d'une étude visant les voyageurs internationaux arrivant à l'aéroport international Pearson de Toronto. Les premiers résultats ont indiqué que les tests de dépistage fournissent une solution efficace et responsable menant à l'assouplissement sécuritaire des mesures de quarantaine. Les résultats définitifs font actuellement l'objet d'analyses et devraient être rendus publics par McMaster HealthLabs et l'Université de Toronto au cours du premier trimestre de 2021.





- Air Canada finalise sa commande initiale de trousse de dépistage rapide de la COVID-19 ID NOW d'Abbott dans le cadre de son évaluation continue des protocoles et des technologies de dépistage du virus, l'une des premières entreprises du secteur privé à le faire.
- Air Canada a mis à l'essai en milieu de travail TraceSCAN, une solution de recherche des contacts COVID-19 qui est compatible avec Bluetooth et s'allie à une technologie prêt-à-porter mise au point par Facedrive, une entreprise canadienne. Dans la foulée du programme pilote, Air Canada met à l'essai cette technologie dans certains autres de ses milieux de travail.
- Air Canada collabore avec Shoppers Drug Mart en vue d'offrir aux clients d'Air Canada la possibilité de passer le test PCR de dépistage avant leur départ afin d'appuyer la conformité aux exigences de voyage internationales. Le test est maintenant disponible pour les voyageurs en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique.
- Air Canada collabore avec le CDL Rapid Screening Consortium à l'égard du dépistage par test antigénique rapide en milieu de travail, des programmes pilotes en ce sens ayant débuté à Toronto et à Montréal.
- Air Canada est le premier transporteur aérien canadien à offrir à ses clients la sécurité et le confort d'une nouvelle option d'embarquement grâce à la biométrie. La technologie est maintenant accessible aux clients qui partent de l'aéroport international de San Francisco. Sous peu, Air Canada étendra l'option d'embarquement biométrique à d'autres aéroports américains. Elle explore actuellement des options viables pour les aéroports canadiens.

Capacité et réseau

Du fait des répercussions de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements connexes, Air Canada a réduit la capacité exprimée en SMO de 67 % en 2020 en regard de 2019 et prévoit la réduire d'environ 85 % pour le premier trimestre de 2021 en regard du premier trimestre de 2019 (ce qui représente également une réduction d'environ 83 % par rapport au premier trimestre de 2020). La Société continuera d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre

d'autres mesures adaptées à la demande, compte tenu notamment des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des exigences de quarantaine, des fermetures de frontières ainsi que de la conjoncture de marché et du cadre réglementaire.

Les restrictions de déplacements et les mesures de mise en quarantaine au Canada s'établissent comme suit :

- Interdiction de déplacements empêchant tous les ressortissants étrangers d'entrer au Canada par voie aérienne en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et de la *Loi sur la mise en quarantaine* conformément à deux ordonnances différentes (l'une pour les passagers arrivant des États-Unis et l'autre pour tous les autres passagers en provenance de l'étranger), sous réserve d'exceptions restreintes (par exemple, pour les membres de la famille, des raisons d'ordre humanitaire et les étudiants étrangers).
- Mise en quarantaine de 14 jours en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine* visant tous les voyageurs arrivant au Canada, y compris les citoyens canadiens.
- Restrictions de déplacements interprovinciaux ou mesures de mise en quarantaine dans de nombreuses provinces, notamment en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard, à Terre-Neuve-et-Labrador, au Manitoba et dans les trois territoires visant toute personne, y compris les citoyens canadiens.
- Le gouvernement du Canada a également publié un avertissement en matière de voyages internationaux avisant les Canadiens d'éviter tous les voyages non essentiels à l'extérieur du Canada.
- À compter du 7 janvier 2021, le gouvernement du Canada impose aux voyageurs aériens de cinq ans et plus entrant au Canada en provenance d'une destination internationale de présenter, avant l'embarquement, un résultat négatif au test PCR de dépistage de la COVID-19, sous réserve de quelques exceptions (p. ex., les équipages de transporteurs aériens revenant au Canada et les techniciens d'entretien d'aéronef). Même en cas de résultat négatif au test PCR de dépistage de la COVID-19, tous les clients arrivant au Canada sont tenus de s'isoler pendant 14 jours.
- Le 29 janvier 2021, le gouvernement canadien a annoncé les restrictions et mesures supplémentaires suivantes :



- Avec prise d'effet le 4 février 2021, tous les vols réguliers internationaux de passagers arrivant au Canada doivent atterrir à l'un des quatre aéroports suivants : l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, l'aéroport international Toronto Pearson, l'aéroport international de Calgary et l'aéroport international de Vancouver.
- Toutes les sociétés aériennes canadiennes ont suspendu leurs vols à destination du Mexique et des Antilles du 1^{er} février au 30 avril 2021.
- Sous peu, tous les voyageurs arrivant par avion au Canada, à quelques rares exceptions, devront subir un test PCR de dépistage de la COVID-19 à leur arrivée et s'isoler dans l'un des hôtels approuvés par le gouvernement du Canada, et ce, à leurs frais, pendant qu'ils attendent le résultat. Si le résultat du test PCR de dépistage de la COVID-19 est négatif, les voyageurs pourront poursuivre leur période d'isolement obligatoire de 14 jours dans l'endroit de leur choix dans la mesure où il permet la mise en quarantaine. Si le résultat du test PCR de dépistage de la COVID-19 est positif, les voyageurs devront poursuivre leur période d'isolement obligatoire de 14 jours dans un établissement supervisé par le gouvernement du Canada.

Financement et situation de trésorerie

Air Canada a conclu une série de transactions de financement en 2020, lesquelles ont totalisé 6 780 M\$, afin de soutenir la mise en œuvre de ses mesures d'atténuation et de reprise prévues face à la pandémie de COVID-19 et de lui procurer une flexibilité opérationnelle accrue.

- En mars 2020, Air Canada a utilisé ses facilités de crédit renouvelables de 600 M\$ US et de 200 M\$, pour un produit net global de 1 027 M\$.
- En juin 2020, Air Canada a conclu un placement public par voie de prise ferme visant 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada au prix d'offre de 16,25 \$ l'action, pour un produit global de 576 M\$, ainsi qu'un placement privé simultané de billets non garantis de premier rang convertibles échéant en 2025 pour un produit global de 748 M\$ US (1 011 M\$).
- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'un capital global de 840 M\$ de billets garantis de deuxième rang à 9,00 % échéant en 2024, qui ont été vendus à 98 % de leur valeur nominale.
- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'une tranche de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie C d'une valeur nominale globale combinée d'environ 316 M\$ US (426 M\$), qui ont été vendus à 95,002 % de la valeur nominale.
- En septembre 2020, Air Canada a conclu un placement privé de deux tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, dont le produit a servi à acheter des billets garantis par nantissement du matériel émis par Air Canada et garantis par trois appareils 787-9 de Boeing, trois appareils 777-300ER de Boeing, un appareil 777-200LR de Boeing et neuf appareils A321-200 d'Airbus. Les deux tranches de certificats ont une valeur nominale globale combinée de 553 M\$ US (740 M\$) et un taux d'intérêt moyen pondéré de 5,73 %. Air Canada a utilisé le produit de ce financement ainsi que des liquidités disponibles pour rembourser intégralement le prêt à terme de 600 M\$ US (803 M\$) à échéance de 364 jours initialement mis en place en avril 2020 et décrit dans le rapport de gestion du deuxième trimestre de 2020 d'Air Canada.
- En septembre 2020, Air Canada a conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 788 M\$ pour financer l'achat des 18 premiers appareils A220 d'Airbus. Comme les appareils sont financés aux termes de cette facilité, l'accord de financement relais de 788 M\$ mis en place en avril 2020 (et décrit dans le rapport de gestion du deuxième trimestre de 2020 d'Air Canada) sera

remboursé simultanément. Au 31 décembre 2020, 15 appareils A220 d'Airbus étaient financés en vertu de cette facilité et le montant correspondant de l'accord de financement relais avait été remboursé.

- En octobre 2020, Air Canada a réalisé des opérations de cession-bail visant neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing pour un produit total de 365 M\$ US (485 M\$). Les neuf appareils ont été livrés à Air Canada au cours des trois dernières années.
- En décembre 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme visant 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B au prix de 24 \$ l'action pour un produit brut de 850 M\$. En janvier 2021, les preneurs fermes ont exercé l'option de surallocation visant une tranche supplémentaire de 2 587 000 actions au prix de 24 \$ l'action pour un produit brut de 62 M\$.
- Le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroplan, de Vacances Air Canada et d'Air Canada Cargo) s'élevait à environ 1,7 G\$ au 31 décembre 2020. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour maintenir des niveaux de liquidité suffisants, Air Canada envisage la réalisation d'autres accords de financement.
- Air Canada a suspendu les rachats d'actions dans le cadre de son offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités au début du mois de mars 2020 et n'a pas renouvelé l'offre publique de rachat d'actions à son expiration au deuxième trimestre de 2020.

Se reporter à la rubrique 8.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion pour une analyse des liquidités non soumises à restrictions et à la rubrique 8.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour une analyse de l'épuisement du capital net d'Air Canada.

Programme de compression des coûts et de réduction et de report des dépenses d'investissement

- Air Canada a mis en œuvre à l'échelle de son entreprise un programme de compression des coûts et de réduction et de report des dépenses d'investissement pour 2020 qui a atteint 1,7 G\$. Du fait de la contraction de la capacité de 67 %, les charges d'exploitation de 2020 ont diminué de 7 872 M\$ (-45 %) par rapport à 2019, facteur qui atteste les progrès considérables accomplis en matière aussi bien de gestion des coûts variables que de réduction des charges fixes. Air Canada demeure à l'affût d'autres possibilités de compression des coûts et de préservation des liquidités.
- Air Canada a effectué des compressions d'effectif visant environ 20 000 employés, soit plus de 50 % de son personnel. Ces mesures ont pris la forme de mises à pied techniques, de cessations d'emploi, de départs volontaires, de retraites anticipées et de congés spéciaux. En janvier 2021, Air Canada a annoncé d'autres compressions d'effectif visant environ 1 700 employés. La Société travaille de concert avec les syndicats représentant ses effectifs afin d'élaborer des programmes d'atténuation.
- Air Canada s'est prévalu de la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») pour la plupart de ses effectifs à compter du 15 mars 2020. L'avantage net à l'égard des salaires des employés au titre de ce programme pour 2020 s'est chiffré à 554 M\$. En septembre 2020, le gouvernement du Canada a annoncé que le programme serait prolongé jusqu'en juin 2021. La Société entend continuer de participer au programme de SSUC, sous réserve de satisfaction des exigences d'admissibilité.
- Air Canada procède au retrait permanent de certains appareils plus anciens de son parc, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer, qui sont moins efficaces. Cette mesure réduira la structure de coûts de la Société, simplifiera son parc aérien global et diminuera son empreinte carbone.





- Air Canada a conclu une modification au contrat d'achat visant des appareils A220-300 d'Airbus, entrée en vigueur au début de novembre 2020, aux termes de laquelle elle a reporté la livraison de 18 appareils à 2021 et 2022. En outre, Air Canada a annulé l'achat des 12 derniers appareils A220 d'Airbus en regard de la commande initiale de 45 appareils.
- Au début de novembre 2020, Air Canada a également modifié son contrat avec la société Boeing afin d'annuler la livraison de 10 appareils 737 MAX 8 visés par sa commande ferme de 50 appareils et de reporter la livraison des 16 appareils restants pour la période allant de la fin 2021 à 2023.
- Grâce à la restructuration de son parc aérien et à d'autres initiatives de réduction des dépenses d'investissement, Air Canada a comprimé les dépenses d'investissement prévues d'environ 3,0 G\$ pour la période 2020-2023 en regard des dépenses d'investissement projetées à la fin de 2019.

Stratégie

Air Canada entend miser sur les solides assises qu'elle a bâties au cours des dernières années afin d'amorcer une reprise qui la mènera à réaliser son ambition de devenir un champion mondial. Il s'agira de reconstruire le dynamique réseau mondial en focalisant sur les vols entre plaques tournantes afin d'assurer une liaison sans rupture avec les partenaires d'Air Canada, d'offrir un service clientèle homogène et irréprochable en plus de diversifier les sources de revenus, notamment par l'intermédiaire d'Aéroplan et d'Air Canada Cargo. La détermination et la mise en œuvre de mesures de compression des coûts et d'accroissement du chiffre d'affaires demeurent des priorités essentielles. Ces mesures sont déjà en cours, alors même que la Société s'efforce d'atténuer les contrecoups de la pandémie de COVID-19, au moyen de diverses initiatives stratégiques, comme la modernisation du parc aérien, la gamme accrue de produits tarifaires, un programme de fidélité restructuré et rehaussé, l'expansion d'Air Canada Cargo et les investissements dans la technologie.

Air Canada dispose d'un parc aérien moderne et efficace, notamment les appareils 777 de Boeing assortis de coût par sièges-milles offerts concurrentiels qui sont idéaux pour desservir les marchés d'agrément à fort volume, outre les appareils 787 de Boeing, assortis d'une capacité intermédiaire à moindres coûts d'exploitation et d'une bonne flexibilité au chapitre de la distance franchissable. La Société a de plus renouvelé sa flotte d'appareils monocouloirs. Au 31 décembre 2020, Air Canada avait pris livraison de 15 appareils A220 d'Airbus. L'A220 d'Airbus remplace l'E190 d'Embraer et, du fait de sa distance franchissable supérieure et de son efficacité accrue, il offre de meilleures possibilités de déploiement qui permettront à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés convenant moins à ses plus gros appareils, comme le 737 MAX de Boeing ou l'A321 d'Airbus. Le parc d'Air Canada compte également 24 appareils 737 MAX 8 de Boeing (faisant partie d'une commande ferme de 40 appareils). Le 737 MAX de Boeing est assorti d'une distance franchissable supérieure et d'efficacités en matière de maintenance et de carburant accrues en regard de la flotte vieillissante d'appareils monocouloirs d'Airbus qu'il remplace au sein du parc principal.

Au cours des dernières années, les appareils d'Air Canada Rouge, transporteur loisirs d'Air Canada, ont été affectés à un nombre croissant de destinations des Antilles, ainsi qu'à des destinations loisirs choisies aux États-Unis et au Canada, outre les marchés des voyages d'agrément internationaux. Air Canada Rouge tire parti des forces d'Air Canada, notamment son vaste réseau assorti d'options de correspondance rehaussées, son excellence opérationnelle et son programme de fidélité. Air Canada Rouge entend maintenir une structure de coûts analogue à celle de ses concurrents du marché d'agrément, en abaissant efficacement les CESMO sur les lignes loisirs par une densité supérieure des sièges, des salaires moins élevés, des normes de travail plus efficaces et des coûts indirects moindres. Air Canada Rouge permet de plus à Air Canada de livrer une concurrence efficace aux transporteurs à faibles coûts ainsi qu'aux transporteurs à très faibles coûts. En 2021, le parc d'Air Canada Rouge se composera uniquement d'appareils monocouloirs. Sous réserve de l'incidence de la pandémie de COVID-19, le parc d'Air Canada Rouge sera principalement exploité pour les destinations loisirs des États-Unis, des Antilles et du Canada.





À mesure que les effets de la pandémie de COVID-19 diminueront, Air Canada s'attend à ce que les marchés des voyages d'agrément et des visites de parents et amis (« VPA ») soient les principaux vecteurs de la reprise, suivis du marché des voyages d'affaires.

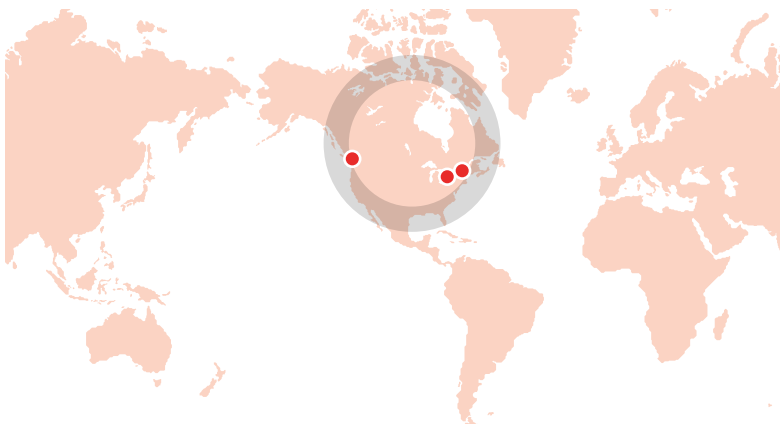
Les plaques tournantes d'Air Canada à Toronto, à Vancouver et à Montréal se complètent au chapitre aussi bien de la géographie que de la démographie. Bénéficiant d'une situation leur permettant d'accueillir les flux de trafic mondiaux, elles tirent de plus parti d'une population locale formant un dynamique bassin multiculturel, facteur qui procure à Air Canada une foule de possibilités à l'échelle mondiale. Les gros-porteurs d'Air Canada sont non seulement plus écoénergétiques, mais aussi pourvus de la densité de sièges la meilleure pour cette catégorie d'appareils, facteur qui comprime les CESMO tout en réduisant la dépendance à l'égard de la Classe affaires à haut rapport durant la reprise.

Air Canada a la capacité de rehausser son réseau grâce à son affiliation au réseau Star Alliance, à sa coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China sur les lignes entre le Canada et la Chine, et à sa coentreprise transatlantique A++ dotée d'une structure de partage des revenus avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG. Le réseau d'Air Canada peut tirer également parti de nombreux accords d'exploitation à code multiple et accords intertransporteurs. Avant l'écllosion de la pandémie de COVID-19, Air Canada s'efforçait de stimuler le trafic de correspondance entre destinations internationales passant par le Canada (« sixième liberté de l'air ») grâce à sa plaque tournante d'envergure mondiale qu'est Toronto, et ses dynamiques villes-portes que sont Montréal et Vancouver. L'évolution des alliances commerciales avec d'importants transporteurs internationaux et la stratégie liée à la sixième liberté de l'air sont des éléments cruciaux du plan de reprise d'Air Canada.

Air Canada est fort bien positionnée pour demeurer le chef de file du marché nord-américain du fait des investissements qu'elle effectue dans son parc aérien. La flotte d'appareils monocouloirs est en cours de modernisation, les anciens appareils à l'efficacité moindre étant remplacés par des appareils A220 d'Airbus et 737 MAX de Boeing à la fine pointe et écoénergétiques. Cette évolution permettra à Air Canada de mieux livrer concurrence durant la reprise, forte de paramètres économiques améliorés. Par ailleurs, Air Canada Rouge jouera un rôle important dans la reprise, rivalisant par sa flotte d'appareils A319, A320 et A321 d'Airbus efficaces pour la desserte des destinations soleil et loisirs aux États-Unis, dans les Antilles et au Canada. Les ressources d'Air Canada Rouge seront en outre déployées stratégiquement sur le marché d'agrément au Canada, en plus des marchés d'agrément tactiques.

Air Canada mise sur sa gamme de produits tarifaires afin d'améliorer la segmentation de sa clientèle et d'offrir une diversité d'options tarifaires et d'expériences en cabine personnalisées. Ces produits tarifaires offrent à la clientèle un vaste choix et visent à stimuler les ventes en fonction d'attributs précis, ce qui accroît ainsi le chiffre d'affaires. Air Canada continue d'optimiser ses produits accessoires tirés de ses services à la carte, comme ceux ayant trait aux bagages, aux modifications de billets, à la sélection des places, aux places Préférence et aux surclassements.

En 2020, Air Canada a annoncé des mesures d'incitation et d'accommodement spéciales pour les membres Aéroplan compte tenu de la pandémie de COVID-19, notamment la suspension temporaire de l'expiration des points Aéroplan, la prolongation du statut Aéroplan Élite jusqu'à la fin de 2021, l'exemption de certains frais de modification ou d'annulation pour les primes aériennes Aéroplan, outre le lancement de promotions spéciales permettant aux membres d'accéder au statut Élite et d'accumuler des points dans le confort de leur foyer. En 2021, Air Canada entend tirer pleinement parti de son programme Aéroplan entièrement transformé. Le programme offre désormais un vaste assortiment de caractéristiques comme la valeur rehaussée des primes aériennes, le partage familial Aéroplan, la capacité d'utiliser les points Aéroplan pour les suppléments comme les surclassements et le service Wi-Fi en cabine, outre une gamme accrue de primes, marchandises et voyages. De plus, les membres Aéroplan Élite ont droit à de nouveaux avantages, y compris des Primes priorité, des passes-statut ainsi que la qualification quotidienne à un statut. Qui plus est, les nouvelles cartes de crédit Aéroplan comarquées émises par la Banque TD, American Express et la CIBC permettront aux membres d'accumuler des points plus rapidement. À la fin de 2020, JPMorgan Chase & Co. (« Chase ») et Air Canada ont annoncé la conclusion d'un partenariat stratégique qui fera de Chase l'émetteur exclusif de la carte de crédit Aéroplan américaine du transporteur aérien. Cet accord pluriannuel vise à fournir aux clients américains un accès rehaussé aux avantages et à la flexibilité uniques du programme Aéroplan. Le lancement de la nouvelle carte de crédit Aéroplan de Chase est prévu à la fin 2021. Forte de ce nouveau départ, en 2021, Aéroplan entend lancer de



nouvelles caractéristiques de programme, tout en agrandissant son réseau de partenaires dans diverses catégories en vue d'accroître son bassin de membres et les interactions avec ceux-ci.

Air Canada prévoit accroître les revenus tirés de ses services de fret en pénétrant le marché du commerce électronique pour y offrir des services de distribution spécialisés par le truchement de son parc aérien actuel. Le but de la Société est de stimuler la valeur de bout en bout au moyen d'une technologie rehaussée, d'une tarification dynamique et d'un processus transparent en ce qui a trait à la chaîne d'approvisionnement de distribution au complet. Cette nouvelle initiative sera mise en œuvre par phases et devrait être achevée au cours de l'année à venir au Canada. De plus, Air Canada entend convertir plusieurs des appareils 767 de Boeing qui lui appartiennent en avions-cargos afin de tirer parti de la croissance du commerce électronique et de l'empreinte mondiale de la Société.

Air Canada investit dans la technologie et la transformation des processus opérationnels fondamentaux. En 2020, Air Canada a complété la dernière phase de son transfert à un nouveau système de réservations pour les passagers, la suite Altéa d'Amadeus. Altéa, en tant que solution d'infrastructure partagée, simplifie l'environnement technologique d'Air Canada et en réduit les coûts, tout en améliorant son efficacité opérationnelle, notamment par le truchement de l'automatisation des fonctions. Le nouveau système stimule également le chiffre d'affaires et les occasions de croissance, en plus de rendre possibles des améliorations sensibles du service à la clientèle. Air Canada a de plus conclu avec Amadeus un contrat de distribution pluriannuel, qui favorise l'homogénéité de la marque et de l'expérience client pour l'ensemble des canaux. Les utilisateurs d'Amadeus à l'échelle mondiale peuvent ainsi accéder aux produits tarifaires personnalisables à la fine pointe d'Air Canada, et en connaître la disponibilité, par l'entremise du système mondial de distribution Amadeus, outre la gamme de produits accessoires d'Air Canada. En 2020, dans la foulée du lancement du programme Aéroplan transformé, Air Canada a réalisé d'importants investissements dans la technologie reliés à la prestation de ce programme prioritairement numérique. L'exploitation de l'intelligence artificielle (« IA ») est également devenue un élément essentiel de la stratégie d'Air Canada à mesure que celle-ci met en œuvre une série d'initiatives axées sur la technologie qui aideront à façonner son avenir.

En 2021, Air Canada entend continuer à tirer parti des avantages concurrentiels suivants :

- Sa marque dynamique de vaste notoriété.
- Sa culture fortement axée sur la sécurité.
- Son réseau mondial, bien positionné pour satisfaire à la demande de divers segments de clientèle, lequel est rehaussé par l'affiliation de la Société au réseau Star Alliance et la conclusion de nombreux accords commerciaux.
- Un parc aérien rationalisé, moderne, écoénergétique et polyvalent.
- De rigoureuses normes environnementales, sociales et de gouvernance.
- Une expérience client rehaussée par des produits et services concurrentiels, notamment les loges avec fauteuils-lits de la classe Signature Air Canada, le Service Concierge, les salons Feuille d'érable^{MC} et un programme Aéroplan complètement transformé.
- Air Canada Rouge, transporteur loisirs à faibles coûts.
- Des plaques tournantes jouissant d'une situation géographique avantageuse (Toronto, Montréal et Vancouver) et dotées d'installations de transit efficaces.
- Une culture d'entreprise dynamique et résiliente soutenue par les liens solides forgés avec divers syndicats.
- De nouvelles technologies d'avant-garde, notamment PROS (système de gestion du chiffre d'affaires), la suite Altéa d'Amadeus

(système de services aux passagers) et le programme de fidélité Aéroplan transformé.

- La transformation des capacités de contenu et de ventes afin de migrer d'une stratégie « bonne pour tous » à des offres personnalisées assorties d'un potentiel significatif de croissance des revenus.

Le statut de champion mondial exige d'être une entreprise socialement responsable et de savoir arrêter les choix qui seront dans l'intérêt à long terme des actionnaires, des employés, des clients, des collectivités et des autres parties prenantes. Il s'agit notamment de soutenir les activités de recherche et l'élaboration de méthodes novatrices pour réduire l'empreinte écologique et assurer la gouvernance de l'entreprise de façon responsable, sécuritaire et éthique. Les réalisations d'Air Canada à l'égard des questions sociales et environnementales sont communiquées dans *Citoyens du monde*, son rapport de développement durable, conformément aux normes de l'organisme Global Reporting Initiative (la « GRI »). Reconnue à l'échelle internationale en tant que chef de file des normes en matière de rapports de développement durable, la GRI aide à favoriser la transparence dans les communications des entreprises à l'égard de la gouvernance, ainsi que des questions environnementales et sociales. Sept indicateurs, notamment ceux relatifs aux émissions visées par les champs d'application 1 et 2, sont vérifiés par un tiers, selon les normes reconnues à l'échelle internationale. Air Canada présente de l'information également au moyen du rapport de l'organisme CDP. Le questionnaire CDP est conforme au cadre du Groupe de travail sur la divulgation de l'information financière relative aux changements climatiques. Pour en savoir plus sur CDP, consulter le site www.cdp.net.

Air Canada s'est de plus engagée à atteindre les objectifs de développement durable (« ODD ») et a signé le Pacte mondial des Nations Unies qui incite les entreprises à adopter des pratiques socialement responsables propices au développement durable. Au cœur même de l'Agenda 2030 du développement durable adopté par l'ensemble des États Membres de l'Organisation des Nations Unies en 2015, les 17 ODD constituent un plan directeur commun pour la paix et la prospérité à l'intention des populations et de la planète, dès maintenant et pour le futur.

Le rapport de développement durable d'Air Canada, l'index de son contenu GRI (et les graphiques connexes) et le rapport des Nations Unies sur les progrès accomplis peuvent être consultés à l'adresse suivante www.aircanada.com/citoyensdumonde.

Projet d'acquisition de Transat

Le 10 octobre 2020, Air Canada a annoncé des modifications à la transaction conclue avec Transat A.T. inc. (« Transat ») présentées antérieurement. La convention d'acquisition prévoit l'acquisition par Air Canada de toutes les actions de Transat au prix de 5,00 \$ chacune, payables, au choix des actionnaires de Transat, en trésorerie ou en actions d'Air Canada selon un ratio d'échange fixe de 0,2862 action d'Air Canada par action de Transat (ce qui représente un prix de 17,47 \$ pour les actions d'Air Canada). Toutefois, la transaction demeure assujettie à la satisfaction de certaines conditions, notamment l'approbation des autorités de réglementation, processus qui est en cours, et bien qu'Air Canada se soit efforcée de prendre en considération toutes les exigences pertinentes dans tous les territoires, rien ne garantit que toutes les approbations réglementaires requises seront accordées, que les délais d'exécution pertinents seront prolongés ou que la transaction sera menée à bonne fin.

Aux termes de la convention d'acquisition avec Transat, la transaction devait être clôturée au plus tard le 15 février 2021; le délai peut être prolongé à tout moment par accord des parties et reste en vigueur à moins de résiliation par l'une d'elles.



5.

Résultats des activités – Comparaison des exercices 2020 et 2019

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices			
	2020	2019	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
PRODUITS D'EXPLOITATION				
Passages	4 382 \$	17 232 \$	(12 850) \$	(75)
Fret	920	717	203	28
Autres	531	1 182	(651)	(55)
Total des produits	5 833	19 131	(13 298)	(70)
CHARGES D'EXPLOITATION				
Carburant aviation	1 322	4 347	(3 025)	(70)
Salaires et charges sociales	2 242	3 184	(942)	(30)
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	1 086	1 956	(870)	(44)
Dotation aux amortissements	1 849	1 986	(137)	(7)
Maintenance avions	681	1 004	(323)	(32)
Redevances aéroportuaires et de navigation	545	990	(445)	(45)
Frais de vente et de distribution	252	874	(622)	(71)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	250	627	(377)	(60)
Restauration et services à bord	171	445	(274)	(62)
Communications et technologies de l'information	372	397	(25)	(6)
Éléments particuliers	(116)	-	(116)	N.S. ²⁾
Autres	955	1 671	(716)	(43)
Total des charges d'exploitation	9 609	17 481	(7 872)	(45)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(3 776)	1 650	(5 426)	
PRODUITS (CHARGES) AUTRES QUE D'EXPLOITATION				
Profit (perte) de change	(293)	499	(792)	
Produits d'intérêts	132	164	(32)	
Charges d'intérêts	(656)	(515)	(141)	
Intérêts incorporés	25	35	(10)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(27)	(39)	12	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(242)	23	(265)	
Profit à la cession-bail d'actifs	18	-	18	
Autres	(34)	(42)	8	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	(1 077)	125	(1 202)	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(4 853)	1 775	(6 628)	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	206	(299)	505	
Bénéfice net (perte nette)	(4 647) \$	1 476 \$	(6 123) \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(16,47) \$	5,44 \$	(21,91) \$	
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)¹⁾	(2 043) \$	3 636 \$	(5 679) \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(4 425) \$	1 273 \$	(5 698) \$	

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 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

2) « N.S. » signifie non significatif; cette mention est insérée dans le tableau ci-dessus lorsque la comparaison avec les périodes précédentes ne serait pas significative.



Produits passages réseau

Les répercussions défavorables à l'échelle du réseau de la pandémie de COVID-19, notamment les restrictions de déplacements imposées par les gouvernements, ont commencé au début de mars 2020 et ont comprimé la capacité exprimée en SMO à l'échelle du réseau de 66,6 % en 2020 en regard de 2019.

Les produits passages se sont établis à 4 382 M\$ en 2020, en baisse de 12 850 M\$ (-74,6 %) par rapport à 2019.

À l'échelle du réseau, en 2020, le trafic a fléchi de 75,3 % alors que le rendement unitaire a crû de 3,0 % par rapport à 2019. L'accroissement du rendement unitaire tient principalement à la variation importante de la composition du trafic. Eu égard au contexte de contraction des revenus, il ne s'agit pas d'un indicateur significatif.

Les PPSMO ont reculé de 23,9 % en 2020 par rapport à 2019, du fait de la baisse de 21,8 points de pourcentage du coefficient d'occupation par rapport à 2019, facteur en partie contrebalancé par l'amélioration du rendement unitaire comme il est indiqué plus haut.

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2020	2019	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
Lignes intérieures	1 640 \$	5 233 \$	(3 593) \$	(68,7)
Lignes transfrontalières	840	3 795	(2 955)	(77,9)
Lignes transatlantiques	909	4 468	(3 559)	(79,7)
Lignes transpacifiques	468	2 449	(1 981)	(80,9)
Autres	525	1 287	(762)	(59,2)
Réseau	4 382 \$	17 232 \$	(12 850) \$	(74,6)

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

	2020 par rapport à 2019					
	Produits passages	Capacité (SMO)	Trafic (PMP)	Coefficient d'occupation	Rendement unitaire	PPSMO
	VARIATION (EN %)	VARIATION (EN %)	VARIATION (EN %)	VARIATION (EN PT)	VARIATION (EN %)	VARIATION (EN %)
Lignes intérieures	(68,7)	(57,4)	(68,3)	(21,1)	(1,0)	(26,4)
Lignes transfrontalières	(77,9)	(71,8)	(77,1)	(15,3)	(3,3)	(21,5)
Lignes transatlantiques	(79,7)	(67,8)	(79,6)	(30,7)	(0,5)	(36,8)
Lignes transpacifiques	(80,9)	(75,3)	(82,0)	(22,7)	5,9	(22,6)
Autres	(59,2)	(55,5)	(60,1)	(8,7)	2,1	(8,3)
Réseau	(74,6)	(66,6)	(75,3)	(21,8)	3,0	(23,9)



Produits fret

Les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 920 M\$ en 2020, en hausse de 203 M\$ (+28 %) par rapport à 2019 du fait de la contraction de 61 % de la capacité à l'échelle du réseau. En 2020, le rendement unitaire a augmenté de 105 % alors que le trafic a régressé de 37 % en regard de 2019. L'augmentation à trois chiffres du rendement unitaire rend compte de la capacité considérablement réduite à l'échelle du secteur en raison du nombre important d'appareils de passagers immobilisés au sol de par le monde durant la pandémie de COVID-19, parallèlement à la hausse subite des besoins en matière d'espace de chargement afin de répondre à la demande mondiale urgente d'équipement de protection et de marchandises critiques, en particulier au premier semestre de 2020. Dans le but de répondre à cette demande, Air Canada a exploité plus de 4 000 vols internationaux tout-cargo depuis le 22 mars 2020, en recourant à des appareils 787 et 777 de Boeing, ainsi qu'en convertissant quatre appareils 777 de Boeing et trois appareils A330 d'Airbus en vue d'accroître l'espace de chargement en retirant des sièges de la cabine passagers.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région pour les exercices 2020 et 2019.

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2020	2019	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
Lignes intérieures	90 \$	113 \$	(23) \$	(20,1)
Lignes transfrontalières	35	48	(13)	(27,1)
Lignes transatlantiques	387	258	129	49,6
Lignes transpacifiques	354	241	113	47,3
Autres	54	57	(3)	(6,8)
Réseau	920 \$	717 \$	203 \$	28,2

Autres produits

Les autres produits se sont chiffrés à 531 M\$ en 2020, en baisse de 651 M\$ (-55 %) par rapport à 2019. Ces baisses sont essentiellement imputables à la diminution des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et, dans une moindre mesure, à la réduction des frais liés aux passagers et à la société aérienne, dans les deux cas du fait de la contraction des volumes de passagers attribuable à la pandémie de COVID-19.

Charges d'exploitation

Par suite de la contraction de 67 % de la capacité, les charges d'exploitation se sont établies à 9 609 M\$ en 2020, en baisse de 7 872 M\$ (-45 %) par rapport à 2019, en raison de la réduction de la capacité et des progrès importants accomplis à l'égard de la gestion des coûts variables et de la diminution des charges fixes. Se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion pour une analyse plus détaillée du programme de réduction et de report des dépenses d'investissement de 2020 d'Air Canada.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation en 2020 par rapport à 2019 est résumée ci-après.

Carburant aviation

La charge de carburant aviation s'est établie à 1 322 M\$ en 2020, en baisse de 3 025 M\$ (-70 %) par rapport à 2019, du fait de la contraction du volume de litres de carburant consommé, qui explique une tranche de 2 666 M\$ de la baisse, ainsi que de l'incidence de la diminution du prix du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), qui rend compte d'une portion de 332 M\$ de la baisse.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales se sont établis à 2 242 M\$ en 2020, en baisse de 942 M\$ (-30 %) par rapport à 2019. En 2020, Air Canada comptait en moyenne 21 113 employés équivalents temps plein (« ETP »), contre 32 903 ETP en 2019, soit une réduction de 35,8 %. La baisse des charges liées aux programmes d'intéressement des employés, la diminution de la charge de rémunération à base d'actions résultant du fléchissement du cours de l'action d'Air Canada, particulièrement au premier trimestre de 2020, et les réductions salariales des cadres en service actif ont également contribué à la baisse des salaires et charges sociales en glissement annuel. Comme il est expliqué plus amplement ci-après à l'égard des éléments particuliers, Air Canada s'est prévalu de la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») au deuxième trimestre de 2020 avec effet rétroactif au 15 mars 2020. L'avantage net au titre de ce programme s'est établi à 554 M\$ en 2020.

Transporteurs régionaux

Les charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant, se sont chiffrées à 1 086 M\$ en 2020, en baisse de 870 M\$ (-44 %) par rapport à 2019, en raison de l'incidence de la diminution des heures de vol de Jazz et des autres transporteurs exploitant des vols pour le compte d'Air Canada.

Dotation aux amortissements

La dotation aux amortissements s'est chiffrée à 1 849 M\$ en 2020, en baisse de 137 M\$ (-7 %) par rapport à 2019, du fait en grande partie du retrait ou de la perte de valeur d'appareils en raison du retrait anticipé de certains appareils plus anciens, facteur en partie contrebalancé par la livraison de nouveaux appareils. La perte de valeur comptabilisée en 2020 est décrite plus amplement au paragraphe ci-après sur les éléments particuliers.



Maintenance avions

La charge de maintenance avions s'est chiffrée à 681 M\$ en 2020, en baisse de 323 M\$ (-32 %) en regard de 2019. Cette baisse traduit la diminution du volume d'activités de maintenance en raison de la réduction des heures de vol d'un exercice à l'autre ainsi que le retrait d'appareils E190 d'Embraer et de certains autres appareils. En 2020, du fait des estimations actualisées des coûts de la préparation de ces appareils en vue de leur restitution aux bailleurs à l'expiration des contrats de location, un ajustement favorable de 76 M\$ de la charge de maintenance avions a été comptabilisé principalement à l'égard des appareils A320 d'Airbus et des avions des transporteurs régionaux. Les estimations actualisées des coûts tiennent compte de l'incidence de la réduction des heures de vol (imputable à la pandémie de COVID-19) depuis la dernière activité de maintenance projetée à la date d'expiration des contrats de location.

Éléments particuliers

En 2020, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers correspondant à une réduction nette de 116 M\$ des charges d'exploitation. Le tableau ci-après présente la ventilation de ces éléments particuliers.

(en millions de dollars canadiens)	Exercice
	2020
Pertes de valeur	315 \$
Provisions pour réduction de l'effectif	127
Subvention salariale d'urgence du Canada, solde net	(554)
Autres	(4)
Éléments particuliers	(116) \$

Pertes de valeur

En raison des réductions de capacité liées aux effets de la pandémie de COVID-19, Air Canada devance le retrait de certains appareils plus anciens de son parc aérien, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer.

Une perte de valeur sans incidence sur la trésorerie de 283 M\$ a été comptabilisée en 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. Des modifications aux estimations visant le produit de la cession attendu pourraient donner lieu à des ajustements de la perte de valeur au cours de périodes futures.

Air Canada a aussi comptabilisé une perte de valeur de 32 M\$ en 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.

Provisions pour réduction de l'effectif

En raison des répercussions de l'épidémie de COVID-19, Air Canada a entrepris de réduire son effectif d'environ 20 000 employés au deuxième trimestre de 2020, soit plus de la moitié de son personnel. Cette réduction a été réalisée au moyen de mises à pied techniques, de cessations d'emploi, de retraites anticipées et de congés spéciaux. Une provision pour réduction de l'effectif de 78 M\$ a été comptabilisée relativement à ces mesures. Des paiements de 32 M\$ ont été effectués pour l'exercice, l'obligation restante s'établissant à 46 M\$ au 31 décembre 2020. La provision comprend les préavis de cessations d'emploi et les indemnités de cessations d'emploi estimées prévues dans les conventions collectives d'Air Canada et les lois en vigueur. Ce montant pourrait être ajusté en fonction de plusieurs facteurs comme la période de préavis concernée ainsi que le nombre des employés en mise à pied technique et la période pendant laquelle ils le demeurent. De plus, des avantages liés à la cessation d'emploi et des mesures de réduction de 49 M\$ ont été comptabilisés relativement aux obligations au titre des prestations de retraite et des avantages du personnel.

Subvention salariale d'urgence du Canada

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

Air Canada a déterminé qu'elle remplissait les critères d'admissibilité à titre d'employeur et a demandé la SSUC avec effet rétroactif au 15 mars 2020. Air Canada a comptabilisé un montant brut total au titre du programme de SSUC de 656 M\$ pour l'exercice 2020. Des paiements comptants de 586 M\$ ont été reçus en 2020. En juillet 2020, le programme a été refondu et prolongé jusqu'en décembre 2020. En septembre et en novembre 2020, le gouvernement du Canada a annoncé que le programme serait de nouveau prolongé jusqu'en juin 2021. Air Canada entend continuer à participer au programme de SSUC, sous réserve de satisfaction des exigences d'admissibilité. 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.



Produits (charges) autres que d'exploitation

Les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 1 077 M\$ en 2020, en regard de produits autres que d'exploitation de 125 M\$ en 2019.

La perte de change s'est chiffrée à 293 M\$ en 2020, contre un profit de change de 499 M\$ en 2019. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2020 était de 1,2725 \$ CA tandis qu'il était de 1,2990 \$ CA le 31 décembre 2019. La perte de change en 2020 comprenait la perte sur les dérivés de change de 583 M\$ et le profit lié à la dette à long terme et aux obligations locatives de 346 M\$.

En regard de 2019, les charges d'intérêts ont crû de 141 M\$ en raison de la hausse de l'endettement imputable aux financements réalisés en 2020, facteur en partie compensé par l'incidence du fléchissement des taux d'intérêt. Les billets convertibles, qui sont décrits plus amplement à la rubrique 11, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion, ont été évalués initialement à la valeur actualisée nette de l'obligation sans l'option de conversion à l'aide d'un taux d'actualisation correspondant à un instrument d'emprunt sans facteur de conversion. La désactualisation hors trésorerie imputée aux charges d'intérêts à l'égard des billets convertibles s'est chiffrée à 39 M\$.

La perte sur instruments financiers comptabilisée à la juste valeur avait trait principalement à une charge hors trésorerie de 214 M\$ liée à l'option de règlement en titres de capitaux propres intégrée aux billets convertibles, laquelle traduisait la hausse du prix de marché des obligations du fait principalement de l'appréciation du cours de l'action d'Air Canada depuis l'émission.

Impôts sur le résultat

Le tableau qui suit résume les impôts comptabilisés en 2020 et en 2019.

(en millions de dollars canadiens)	Exercices	
	2020	2019
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat exigibles	42 \$	(72) \$
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat différés	164	(227)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	206 \$	(299) \$

En raison de la pandémie de COVID-19, il existe un grand nombre d'indications négatives liées aux pertes subies durant l'exercice 2020 et le moment où la situation s'améliorera est incertain. Ces indications négatives l'emportant actuellement sur les indications positives historiques, les actifs nets d'impôts différés ne sont pas comptabilisés à compter du deuxième trimestre de 2020. Les déductions fiscales sous-jacentes à ces actifs d'impôts sur le résultat différés, qui s'élevaient à 1 114 M\$ au 31 décembre 2020, demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable. La charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancée par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé par le biais du compte consolidé de résultat d'Air Canada.

Étant donné la non-comptabilisation d'actifs nets d'impôts différés, Air Canada a suspendu la présentation du bénéfice net ajusté, ce résultat n'étant pas notablement différent du bénéfice avant impôts ajusté, qu'elle continue de présenter.



6.

Résultats des activités – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2020 et de 2019

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Quatrièmes trimestres			
	2020	2019	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
PRODUITS D'EXPLOITATION				
Passages	475 \$	3 975 \$	(3 500) \$	(88)
Fret	286	186	100	53
Autres	66	268	(202)	(75)
Total des produits	827	4 429	(3 602)	(81)
CHARGES D'EXPLOITATION				
Carburant aviation	187	1 013	(826)	(82)
Salaires et charges sociales	507	816	(309)	(38)
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	245	505	(260)	(51)
Dotation aux amortissements	435	520	(85)	(16)
Maintenance avions	185	250	(65)	(26)
Redevances aéroportuaires et de navigation	107	230	(123)	(53)
Frais de vente et de distribution	26	194	(168)	(87)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	14	131	(117)	(89)
Restauration et services à bord	25	105	(80)	(76)
Communications et technologies de l'information	80	109	(29)	(27)
Éléments particuliers	(160)	-	(160)	N.S. ²⁾
Autres	179	411	(232)	(56)
Total des charges d'exploitation	1 830	4 284	(2 454)	(57)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(1 003)	145	(1 148)	
PRODUITS (CHARGES) AUTRES QUE D'EXPLOITATION				
Profit (perte) de change	88	92	(4)	
Produits d'intérêts	26	41	(15)	
Charges d'intérêts	(182)	(122)	(60)	
Intérêts incorporés	5	9	(4)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(1)	(10)	9	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(214)	5	(219)	
Profit à la cession-bail d'actifs	18	-	18	
Autres	(12)	12	(24)	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	(272)	27	(299)	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(1 275)	172	(1 447)	
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	114	(20)	134	
Bénéfice net (perte nette)	(1 161) \$	152 \$	(1 313) \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(3,91) \$	0,56 \$	(4,47) \$	
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)¹⁾	(728) \$	665 \$	(1 393) \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(1 326) \$	66 \$	(1 392) \$	

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 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

2) « N.S. » signifie non significatif, cette mention est insérée dans le tableau ci-dessus lorsque la comparaison avec les périodes précédentes ne serait pas significative.



Produits passages réseau

Du fait de la contraction de 77,3 % de la capacité, les produits passages se sont établis à 475 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en baisse de 3 500 M\$ (-88,1 %) par rapport au quatrième trimestre de 2019.

À l'échelle du réseau, au quatrième trimestre de 2020, le trafic a fléchi de 88,6 % alors que le rendement unitaire a crû de 5,1 % par rapport au quatrième trimestre de 2019. Cet accroissement du rendement unitaire tient principalement à la variation importante de la composition du trafic. Eu égard au contexte de contraction des revenus, il ne s'agit pas d'un indicateur significatif.

Les PPSMO ont reculé de 47,4 % au quatrième trimestre de 2020 par rapport au quatrième trimestre de 2019, du fait de la baisse de 40,5 points de pourcentage du coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2019, facteur en partie contrebalancé par l'amélioration du rendement unitaire comme il est indiqué plus haut.

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2020	2019	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
Lignes intérieures	262 \$	1 258 \$	(995) \$	(79,1)
Lignes transfrontalières	47	903	(856)	(94,8)
Lignes transatlantiques	90	942	(853)	(90,5)
Lignes transpacifiques	28	555	(527)	(94,9)
Autres	48	317	(270)	(85,1)
Réseau	475 \$	3 975 \$	(3 500) \$	(88,1)

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

	Quatrième trimestre 2020 par rapport au quatrième trimestre 2019					
	Produits passages	Capacité (SMO)	Trafic (PMP)	Coefficient d'occupation	Rendement unitaire	PPSMO
	VARIATION (EN %)	VARIATION (EN %)	VARIATION (EN %)	VARIATION (EN PT)	VARIATION (EN %)	VARIATION (EN %)
Lignes intérieures	(79,1)	(62,5)	(77,7)	(32,4)	(6,3)	(44,3)
Lignes transfrontalières	(94,8)	(91,4)	(95,0)	(32,6)	3,5	(39,4)
Lignes transatlantiques	(90,5)	(73,4)	(88,7)	(46,8)	(16,0)	(64,4)
Lignes transpacifiques	(94,9)	(85,7)	(95,9)	(58,8)	24,2	(64,2)
Autres	(85,1)	(79,0)	(86,2)	(28,6)	8,2	(28,9)
Réseau	(88,1)	(77,3)	(88,6)	(40,5)	5,1	(47,4)



Produits fret

Les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 286 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en hausse de 100 M\$ (+53 %) par rapport au quatrième trimestre de 2019, du fait de la contraction de 61 % de la capacité à l'échelle du réseau. Au quatrième trimestre de 2020, le rendement unitaire a augmenté de 127 % alors que le trafic a régressé de 33 % en regard du quatrième trimestre de 2019. L'augmentation à trois chiffres du rendement unitaire rend compte de la capacité considérablement réduite à l'échelle du secteur en raison du nombre important d'appareils de passagers immobilisés au sol de par le monde durant la pandémie de COVID-19, parallèlement à la hausse subite des besoins en matière d'espace de chargement.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2020	2019	VARIATION (\$)	VARIATION (%)
Lignes intérieures	29 \$	27 \$	2 \$	6,9
Lignes transfrontalières	8	11	(3)	(29,2)
Lignes transatlantiques	131	69	62	88,2
Lignes transpacifiques	99	64	35	54,7
Autres	19	15	4	26,4
Réseau	286 \$	186 \$	100 \$	53,0

Autres produits

Les autres produits se sont chiffrés à 66 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en baisse de 202 M\$ (-75 %) par rapport au quatrième trimestre de 2019. Ces baisses sont essentiellement imputables à la diminution des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et, dans une moindre mesure, à la réduction des frais liés aux passagers et à la société aérienne, dans les deux cas du fait de la contraction des volumes de passagers attribuable à la pandémie de COVID-19.

Charges d'exploitation

Du fait de la contraction de 77 % de la capacité, les charges d'exploitation se sont établies à 1 830 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en baisse de 2 454 M\$ (-57 %), en regard du quatrième trimestre de 2019.

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

Carburant aviation

La charge de carburant aviation s'est établie à 187 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en baisse de 826 M\$ (-82 %) par rapport au quatrième trimestre de 2019, du fait de la contraction du volume de litres de carburant consommé, qui explique une tranche de 721 M\$ de la baisse, ainsi que de l'incidence de la diminution du prix du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), qui rend compte d'une portion de 97 M\$ de la baisse.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales se sont établis à 507 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en baisse de 309 M\$ (-38 %) par rapport au quatrième trimestre de 2019. Au quatrième trimestre de 2020, Air Canada comptait en moyenne 17 863 employés équivalents temps plein (« ETP ») par rapport à 33 268 ETP au quatrième trimestre de 2019, soit une réduction de 46,3 %. La baisse des charges liées aux programmes d'intéressement des employés et les réductions salariales des cadres en service actif ont également contribué à la baisse des salaires et charges sociales en glissement annuel.

Transporteurs régionaux

Les charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant, se sont chiffrées à 245 M\$ au quatrième trimestre de 2020 en baisse de 260 M\$ (-51 %) par rapport au quatrième trimestre de 2019, en raison de l'incidence continue de la diminution des heures de vol de Jazz et de Sky Regional du fait de la pandémie de COVID-19.

Dotation aux amortissements

La dotation aux amortissements s'est chiffrée à 435 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en baisse de 85 M\$ (-16 %) par rapport au quatrième trimestre de 2019, principalement par suite du retrait ou de la perte de valeur d'appareils, en raison du retrait anticipé de certains appareils plus anciens, et de la contraction du volume d'activités de maintenance de cellules et d'entretien moteurs incorporées au coût visant des appareils loués, facteurs en partie contrebalancés par la livraison de nouveaux appareils.



Maintenance avions

La charge de maintenance avions s'est chiffrée à 185 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en baisse de 65 M\$ (-26 %) en regard du quatrième trimestre de 2019. Cette baisse traduit la diminution du volume d'activités de maintenance en raison de la réduction des heures de vol d'un exercice à l'autre ainsi que le retrait d'appareils E190 d'Embraer, facteurs en partie contrebalancés par l'accroissement des provisions au titre de la maintenance du fait des estimations actualisées des coûts de restitution en fin de bail en prévision de la restitution d'appareils (principalement des appareils Dash 8-400 de De Havilland) aux bailleurs à l'expiration des contrats de location (au cours des 12 prochains mois).

Éléments particuliers

Au quatrième trimestre de 2020, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers correspondant à une réduction nette de 160 M\$ des charges d'exploitation. Le tableau ci-après présente la ventilation de ces éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 5, *Résultats des activités – Comparaison des exercices 2020 et 2019*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrième trimestre 2020
Pertes de valeur	(12) \$
Provisions pour réduction de l'effectif	15
Subvention salariale d'urgence du Canada, solde net	(163)
Autres	-
Éléments particuliers	(160) \$

Produits (charges) autres que d'exploitation

Les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 272 M\$ au quatrième trimestre de 2020, en regard de produits autres que d'exploitation de 27 M\$ au quatrième trimestre de 2019.

Le profit de change s'est élevé à 88 M\$ au quatrième trimestre de 2020, contre un profit de change de 92 M\$ au quatrième trimestre de 2019. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2020 était de 1,2725 \$ CA tandis qu'il était de 1,2990 \$ CA le 31 décembre 2019. Le profit de change au quatrième trimestre comprenait le profit de change sur la dette à long terme et les obligations locatives de 487 M\$ et la perte de change sur les dérivés de change de 375 M\$.

En regard du quatrième trimestre de 2019, les charges d'intérêts ont crû de 60 M\$ en raison de la hausse de l'endettement imputable aux financements réalisés en 2020, facteur en partie compensé par l'incidence du fléchissement des taux d'intérêt. La désactualisation hors trésorerie imputée aux charges d'intérêts pour le quatrième trimestre de 2020 à l'égard des billets convertibles émis en juin 2020 s'est chiffrée à 17 M\$.

La perte sur instruments financiers comptabilisée à la juste valeur avait trait principalement à une charge hors trésorerie de 220 M\$ liée à l'option de règlement en titres de capitaux propres intégrée aux billets convertibles émis en juin 2020, laquelle traduisait la hausse du cours des obligations du fait principalement de l'appréciation du cours de l'action d'Air Canada au quatrième trimestre de 2020.



7.

Parc aérien

Devant la pandémie de COVID-19, Air Canada, de concert avec les transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte aux termes de contrats d'achat de capacité, a réduit la capacité en immobilisant temporairement au sol un certain nombre d'appareils. Air Canada continuera d'évaluer les ajustements et les autres mesures visant le parc aérien, la capacité et l'horaire en fonction de l'évolution de la situation. 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 31 décembre 2021. La planification du parc aérien tient pour acquise la livraison de trois appareils 737 MAX de Boeing et de 12 appareils A220-300 d'Airbus en 2021.

Air Canada procède au retrait permanent de certains appareils plus anciens de son parc aérien. Cette mesure réduira la structure de coûts de la Société, simplifiera son parc aérien global et diminuera son empreinte carbone.

	Réel	Projeté	
	31 DÉCEMBRE 2020	MODIFICATIONS APPORTÉES POUR 2021	31 DÉCEMBRE 2021
Parc aérien principal			
GROS-PORTEURS			
787-8 de Boeing	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29
777-300ER de Boeing	19	(1)	18
777-200LR de Boeing	6	-	6
A330-300 d'Airbus	16	-	16
APPAREILS MONOCOULOIRS			
737 MAX 8 de Boeing	24	3	27
A321 d'Airbus	15	-	15
A320 d'Airbus	21	(6)	15
A319 d'Airbus	16	(10)	6
A220-300 d'Airbus	15	12	27
Total – parc aérien principal	169	(2)	167
Air Canada Rouge			
APPAREILS MONOCOULOIRS			
A321 d'Airbus	14	-	14
A320 d'Airbus	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	39	-	39
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	208	(2)	206

Air Canada a une commande ferme visant 40 appareils 737 MAX 8 de Boeing et elle compte 24 appareils 737 MAX 8 de Boeing dans son parc aérien en exploitation. La livraison des 16 appareils restants est prévue pour la période allant de la fin 2021 à 2023.

Le 13 mars 2019, Transports Canada a publié un avis de sécurité visant la fermeture de l'espace aérien canadien aux appareils 737 MAX de Boeing. À la suite de la consigne de navigabilité, publiée par Transports Canada le 20 janvier 2021, annonçant le retrait de l'avis de sécurité et la levée de l'interdiction de vol par les organismes de réglementation de par le monde, outre l'évaluation indépendante des appareils par la Société ainsi que celle des procédures d'exploitation connexes par ses experts en sécurité et opérations de vol, Air Canada remettra les appareils 737 MAX de Boeing en service commercial le 1^{er} février 2021.

Au 31 décembre 2020, Air Canada avait pris livraison de 15 appareils A220 d'Airbus. La livraison des 18 appareils restants est prévue pour 2021 et 2022.



Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2020 et le parc projeté au 31 décembre 2021, pour le compte d'Air Canada par Jazz et Sky Regional 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 ci-après comprend un nombre important d'appareils qui ont été immobilisés au sol en réponse à la pandémie de COVID-19.

Air Canada Express	Réel	Projeté	
	31 DÉCEMBRE 2020	MODIFICATIONS APPORTÉES POUR 2021	31 DÉCEMBRE 2021
E175 d'Embraer	25	-	25
CRJ-200 de Mitsubishi	15	-	15
CRJ-900 de Mitsubishi	34	1	35
Dash 8-300 de De Havilland	19	-	19
Dash 8-400 de De Havilland	43	(4)	39
Total – Air Canada Express	136	(3)	133



8.

Gestion financière et gestion du capital

8.1. 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 une chute prononcée du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus et de ses flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada.

Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020, et comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. Il est prévu que cette incidence considérablement négative sur les flux de trésorerie et la situation financière d'Air Canada se maintiendra, même compte tenu des initiatives d'atténuation décrites à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion. Étant donné l'incertitude qui persiste à l'égard de la pandémie de COVID-19, l'étendue complète et la durée des répercussions demeurent inconnues.

Air Canada a conclu un certain nombre d'opérations de financement en 2020, comme il est indiqué à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion, afin d'accroître sa situation de trésorerie et, par la même occasion, sa souplesse opérationnelle, notamment en vue de l'instauration des mesures d'atténuation et de reprise quant à la pandémie de COVID-19.

Le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroplan, de Vacances Air Canada et d'Air Canada Cargo) s'élevait à environ 1,7 G\$ au 31 décembre 2020. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour accroître ses niveaux de liquidité, Air Canada envisage d'autres accords de financement.

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 8.6, 8.7 et 8.8 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 31 décembre 2020, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 8 013 M\$ (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 7 501 M\$ ainsi que de placements à long terme de 512 M\$), comparativement à des liquidités non soumises à restrictions de 7 380 M\$ au 31 décembre 2019 (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 889 M\$, de facilités de crédit non utilisées de 979 M\$, ainsi que de placements à long terme de 512 M\$).

Étant donné l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur les produits passages et les produits passages perçus d'avance, Air Canada a modifié sa définition du niveau minimal de trésorerie nécessaire pour mener à bien ses activités commerciales courantes. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie nécessaire correspond désormais à un montant fixe de 2 400 M\$, alors qu'auparavant, elle équivalait à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation tient compte des diverses clauses restrictives de nature financière d'Air Canada, en plus de permettre une couverture convenable des produits passages perçus d'avance et des besoins de liquidité d'Air Canada, qui sont décrits ci-dessus. Air Canada ne fournit plus d'information sur la trésorerie excédentaire, car cette mesure n'est pas pertinente dans le contexte actuel.



8.2. Situation financière

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

(en millions de dollars canadiens)	31 DÉCEMBRE 2020	31 DÉCEMBRE 2019	VARIATION (\$)
ACTIF			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	7 501 \$	5 889 \$	1 612 \$
Autres actifs courants	1 170	1 627	(457)
Actifs courants	8 671 \$	7 516 \$	1 155 \$
Placements, dépôts et autres actifs	833	936	(103)
Immobilisations corporelles	12 137	12 834	(697)
Actifs au titre des régimes de retraite	2 840	2 064	776
Impôt sur le résultat différé	25	134	(109)
Immobilisations incorporelles	1 134	1 002	132
Goodwill	3 273	3 273	-
Total de l'actif	28 913 \$	27 759 \$	1 154 \$
PASSIF			
Passifs courants	7 139 \$	7 775 \$	(636) \$
Dettes à long terme et obligations locatives	11 201	8 024	3 177
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	4 032	3 136	896
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	3 015	2 930	85
Provisions au titre de la maintenance	1 040	1 240	(200)
Autres passifs non courants	696	181	515
Impôt sur le résultat différé	75	73	2
Total du passif	27 198 \$	23 359 \$	3 839 \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	1 715 \$	4 400 \$	(2 685) \$
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires	28 913 \$	27 759 \$	1 154 \$

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 8.4, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les obligations locatives sont examinées aux rubriques 8.3, *Dettes nettes*, et 8.5, *Flux de trésorerie consolidés*.

Au 31 décembre 2020, le passif net au titre des régimes de retraite et avantages du personnel s'élevait à 175 M\$ (soit les actifs au titre des régimes de retraite de 2 840 M\$ déduction faite du passif au titre des régimes de retraite et avantages du personnel de 3 015 M\$), en baisse de 691 M\$ par rapport au 31 décembre 2019. Cette diminution est surtout imputable au gain actuariel net à la réévaluation du passif des régimes d'avantages du personnel de 1 077 M\$ (765 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 du rendement accru de l'actif des régimes, en partie contrebalancé par le fléchissement de 54 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 crû de 896 M\$ depuis le 31 décembre 2019. Cette augmentation rend compte de l'accroissement du programme du fait que la vente de points Aéroplan aux partenaires du programme a été supérieure aux échanges ainsi que du reclassement d'une tranche de 590 M\$ du passif courant au passif non courant en raison du fléchissement des échanges de points Aéroplan pour l'exercice à l'étude attribuable à la pandémie de COVID-19.

Au 31 décembre 2020, la partie à long terme des provisions au titre de la maintenance s'est établie à 1 040 M\$, en baisse de 200 M\$ par rapport au 31 décembre 2019. Cette baisse rend compte du reclassement d'une tranche de 313 M\$ dans le passif courant à l'égard des contrats de location expirant dans les 12 prochains mois. La baisse rend également compte de l'incidence d'une réduction de 26 M\$ des provisions au titre de la maintenance du fait des prolongements et des estimations actualisées des coûts de restitution en fin de bail en prévision de la restitution d'appareils aux bailleurs à l'expiration des contrats de location (au cours des 12 prochains mois), compte tenu de l'incidence de la réduction des vols imputable à la pandémie de COVID-19, facteur contrebalancé par les charges courantes liées aux provisions au titre de la maintenance.

L'option que détient Air Canada d'effectuer des versements en trésorerie ou des versements combinant trésorerie et actions à l'égard de ses billets convertibles émis en juin 2020 donne lieu à un passif financier dérivé incorporé. La juste valeur du dérivé incorporé se chiffrait à 534 M\$ au 31 décembre 2020 et est imputée aux autres passifs non courants.



8.3. Dette nette

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

(en millions de dollars canadiens)	31 DÉCEMBRE 2020	31 DÉCEMBRE 2019	VARIATION (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	11 201 \$	8 024 \$	3 177 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 788	1 218	570
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	12 989 \$	9 242 \$	3 747 \$
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(8 013)	(6 401)	(1 612)
Dette nette¹⁾	4 976 \$	2 841 \$	2 135 \$

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 31 décembre 2020, la dette nette s'établissait à 4 976 M\$, en hausse de 2 135 M\$ par rapport au 31 décembre 2019, du fait de l'incidence des flux de trésorerie nets affectés aux opérations de financement et d'investissement en 2020, facteur en partie contrebalancé par le produit tiré du placement de titres de capitaux propres en 2020. Se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion, pour un complément d'information sur les opérations de financement par emprunt conclues en 2020. L'incidence de l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2020 par rapport au 31 décembre 2019 a réduit de 346 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains).

Air Canada a suspendu la présentation du ratio de levier financier et du coût moyen pondéré du capital (« CMPC »), car ces mesures ne sont d'aucune utilité eu égard aux graves répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les résultats. Dans le contexte actuel, les niveaux de liquidité (se reporter à la rubrique 8.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion pour l'analyse des niveaux de liquidité) et l'épuisement du capital net (se reporter à la rubrique 8.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour l'analyse de l'épuisement du capital net) sont certaines des mesures clés que surveille la direction. L'épuisement du capital net n'est pas une mesure reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

8.4. Fonds de roulement

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

(en millions de dollars canadiens)	31 DÉCEMBRE 2020	31 DÉCEMBRE 2019	VARIATION (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	7 501 \$	5 889 \$	1 612 \$
Créances clients	644	926	(282)
Autres actifs courants	526	701	(175)
Total des actifs courants	8 671 \$	7 516 \$	1 155 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 465	2 456	9
Produits passages perçus d'avance	2 314	2 939	(625)
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	572	1 162	(590)
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 788	1 218	570
Total des passifs courants	7 139 \$	7 775 \$	(636) \$
Fonds de roulement, montant net	1 532 \$	(259) \$	1 791 \$

Le montant net du fonds de roulement de 1 532 M\$ au 31 décembre 2020 représente un accroissement de 1 791 M\$ par rapport au 31 décembre 2019. Cette amélioration est attribuable aux opérations de financement décrites à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion et au reclassement d'une partie des produits différés d'Aéroplan des éléments courants aux éléments non courants, par suite de la réduction estimative des échanges de points Aéroplan au cours des 12 prochains mois. Ces facteurs, qui ont accru le montant net du fonds de roulement, ont été en partie contrebalancés par le montant négatif des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation imputable aux pertes d'exploitation comptabilisées en 2020 et au fléchissement des produits passages perçus d'avance durant la période en raison de la pandémie de COVID-19. Les produits passages perçus d'avance augmentent généralement aux premier et deuxième trimestres à l'orée de la haute saison estivale. En revanche, du fait de la pandémie de COVID-19 et du fléchissement soudain de la demande, facteurs conjugués à l'accroissement des remboursements aux clients, l'élément de passif au titre des produits passages perçus d'avance a baissé en 2020. En outre, la valeur résiduelle de billets non remboursables relatifs à des vols annulés en raison de la pandémie de COVID-19 peut être convertie, soit en bon de voyage transférable et sans date d'expiration, soit en points Aéroplan, facteur qui pourrait comprimer encore davantage les produits passages perçus d'avance à mesure que ces valeurs résiduelles sont utilisées pour l'achat de nouveaux billets. Les clients peuvent utiliser les bons de voyage au cours des 12 prochains mois alors qu'Air Canada ne dispose pas du droit inconditionnel de reporter le règlement au-delà de 12 mois. C'est pourquoi l'obligation liée à ces bons de voyage est comptabilisée intégralement dans le passif courant, même si certains bons de voyage seront utilisés après les 12 prochains mois.



8.5. Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2020	2019	VARIATION (\$)	2020	2019	VARIATION (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	(796) \$	677 \$	(1 473) \$	(2 353) \$	5 712 \$	(8 065) \$
Produits des emprunts	254	-	254	6 262	-	6 262
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(508)	(276)	(232)	(2 719)	(1 084)	(1 635)
Actions rachetées aux fins d'annulation	-	(125)	125	(132)	(373)	241
Émission d'actions	815	1	814	1 369	9	1 360
Frais de financement	(3)	(1)	(2)	(78)	(1)	(77)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement	558 \$	(401) \$	959 \$	4 702 \$	(1 449) \$	6 151 \$
Placements à court terme et placements à long terme	9	67	(58)	(63)	(255)	192
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(335)	(251)	(84)	(1 202)	(2 025)	823
Produit de la vente d'actifs	6	18	(12)	12	24	(12)
Produit de la cession-bail d'actifs	485	-	485	485	-	485
Acquisition d'Aéroplan	-	-	-	-	(517)	517
Participation dans Chorus	-	-	-	-	(97)	97
Autres	(6)	13	(19)	35	75	(40)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'investissement	159 \$	(153) \$	312 \$	(733) \$	(2 795) \$	2 062 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(53) \$	(9) \$	(44) \$	(48) \$	(8) \$	(40) \$
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(132) \$	114 \$	(246) \$	1 568 \$	1 460 \$	108 \$

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

Au quatrième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont établis à 796 M\$, soit une détérioration de 1 473 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2019 du fait du fléchissement du résultat d'exploitation imputable à l'incidence de la pandémie de COVID-19.

En 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont établis à 2 353 M\$, soit une détérioration de 8 065 M\$, par rapport à la période correspondante de 2019, du fait du fléchissement du résultat d'exploitation et de la contraction de la trésorerie tirée du fonds de roulement en raison de la baisse des produits passages perçus d'avance, facteurs imputables à l'incidence de la pandémie de COVID-19. Des entrées de trésorerie de 1 612 M\$ relatives à l'acquisition d'Aéroplan par Air Canada avaient eu une incidence favorable au premier trimestre de 2019.

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

Au quatrième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont chiffrés à 558 M\$, en hausse de 959 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2019. En 2020, les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont établis à 4 702 M\$, en hausse de 6 151 M\$ en regard de la période correspondante de 2019. Se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion pour une description des transactions de financement par titres d'emprunt et titres de capitaux propres réalisées en 2020.

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

Au quatrième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement de 159 M\$ rendent compte d'une augmentation de 312 M\$ en regard du quatrième trimestre de 2019, du fait surtout du produit de la cession-bail de neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing.

En 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement de 733 M\$ rendent compte d'une réduction de 2 062 M\$ en regard de 2019, en raison surtout de la baisse des dépenses d'investissement en glissement annuel, ainsi que du produit de la cession-bail de neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing, outre les transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme. En 2020, Air Canada a pris livraison de 15 appareils A220 d'Airbus. Les achats d'immobilisations corporelles sont présentés déduction faite des paiements de règlement additionnels de la part de la société



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

Se reporter aux rubriques 8.4, *Fonds de roulement*, 8.2, *Situation financière*, 8.3, *Dette nette*, et 8.9, *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.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2020	2019	VARIATION (\$)	2020	2019	VARIATION (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	(796) \$	677 \$	(1 473) \$	(2 353) \$	5 712 \$	(8 065) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	150	(251)	401	(717)	(2 025)	1 308
Produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan (indiqué ci-dessus)	-	-	-	-	(1 612)	1 612
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	(646) \$	426 \$	(1 072) \$	(3 070) \$	2 075 \$	(5 145) \$

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement et compte non tenu du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Le produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan en 2019 a également été exclu du calcul des flux de trésorerie disponibles d'Air Canada. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Au quatrième trimestre de 2020, le montant négatif des flux de trésorerie disponibles de 646 M\$ s'est détérioré de 1 072 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2019, en raison de la contraction des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation imputable à la pandémie de COVID-19, facteur en partie compensé par le fléchissement du montant net des dépenses d'investissement.

En 2020, le montant négatif des flux de trésorerie disponibles de 3 070 M\$ s'est détérioré de 5 145 M\$ par rapport à 2019, en raison de la contraction des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation imputable à la pandémie de COVID-19, facteur en partie compensé par la baisse des dépenses d'investissement en regard de 2019.

Épuisement du capital net

Le tableau ci-après présente le calcul de l'épuisement du capital net d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrième trimestre	Exercice
	2020	2020
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation	(796) \$	(2 353) \$
Flux de trésorerie nets provenant des activités de financement	558	4 702
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'investissement	159	(733)
Moins :		
Produit net tiré de nouvelles opérations de financement	(1 066)	(7 553)
Remboursements de dette forfaitaires	255	1 687
Produit tiré d'opérations de cession-bail	(485)	(485)
Placements à court terme et à long terme	(9)	63
Épuisement du capital net¹⁾	(1 384) \$	(4 672) \$

1) L'épuisement du capital net est une mesure financière hors PCGR qu'utilise Air Canada pour mesurer la trésorerie affectée au maintien des activités, au soutien des dépenses d'investissement et au règlement des remboursements ordinaires de la dette, le tout compte non tenu de l'incidence nette du produit tiré de nouvelles opérations de financement. L'épuisement du capital net s'entend des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement, de tout remboursement forfaitaire 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.

Au quatrième trimestre de 2020, l'épuisement du capital net s'est établi à 1 384 M\$ (soit une moyenne d'environ 15 M\$ par jour), résultat qui concorde avec les prévisions en matière d'épuisement du capital net de l'ordre de 14 M\$ à 16 M\$ par jour en moyenne mentionnées dans le communiqué d'Air Canada du 15 décembre 2020.



8.6. Dépenses d'investissement et accords de financement connexes

Appareils 737 MAX de Boeing

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

- une commande ferme visant 40 appareils 737 MAX 8 de Boeing;
- des options d'achat visant 10 appareils 737 MAX de Boeing.

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

Au premier trimestre de 2020, Air Canada a finalisé la modification de sa commande initiale passée en 2014 auprès de la société Boeing, en vue de la réduire de 11 appareils 737 MAX 9 de Boeing dont la livraison était prévue auparavant en 2023 et en 2024. Cette modification traduisait les besoins à long terme et en évolution quant à la planification du parc aérien d'Air Canada pour ces années.

Au début de novembre 2020, Air Canada a modifié le contrat conclu avec la société Boeing afin d'annuler la livraison de 10 appareils 737 MAX 8 faisant partie de la commande ferme visant 50 appareils et de reporter la livraison des 16 appareils restants à la période allant de la fin 2021 à 2023. Le tableau des engagements en capital ci-après a été modifié pour rendre compte de cette annulation et des changements visant le calendrier de livraison. Dans le cadre de cette modification, les options portant sur huit appareils et les droits d'achat relatifs à 30 appareils supplémentaires ont également été annulés.

Vingt-quatre appareils 737 MAX 8 de Boeing ont été livrés à ce jour.

Appareils A220-300 d'Airbus

Le contrat qu'Air Canada a conclu avec la Société en commandite Airbus Canada (société remplaçant Bombardier Inc.) prévoyait initialement une commande ferme visant 45 appareils A220-300 d'Airbus (appelés auparavant appareils CS300 de la gamme C Series de Bombardier) et des options portant sur 30 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires.

Air Canada a conclu une modification au contrat d'achat, laquelle est entrée en vigueur au début de novembre 2020. De ce fait, Air Canada a reporté la livraison de 18 appareils à 2021 et 2022 et a annulé l'achat des 12 derniers appareils A220 d'Airbus visés par la commande initiale.

Au 31 décembre 2020, 15 appareils A220 d'Airbus avaient été livrés.

Comme il est indiqué à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion, Air Canada a obtenu en septembre 2020 une facilité garantie engagée totalisant 788 M\$ en vue de financer l'achat des 18 premiers appareils A220 d'Airbus.



Engagements en capital

Comme il est indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement est, au 31 décembre 2021, d'environ 2 544 M\$. Ce tableau tient compte de l'incidence du programme de réduction et de report des dépenses d'investissement décrit à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoûts de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion.

(en millions de dollars canadiens)	2021	2022	2023	2024	2025	PAR LA SUITE	TOTAL
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	969 \$	961 \$	410 \$	204 \$	- \$	- \$	2 544 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	134	452	394	517	894	Non disponible	Non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	107	208	283	215	264	Non disponible	Non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	1 210 \$	1 621 \$	1 087 \$	936 \$	1 158 \$	Non disponible	Non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2024 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 215 M\$ et de 264 M\$ ont été établies pour 2024 et 2025.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 décembre 2020, soit 1 \$ US pour 1,2725 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils est basé sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 31 décembre 2020.

8.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

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

Selon un calcul préliminaire, en date du 1^{er} janvier 2021, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité de 3,0 G\$. Les évaluations définitives seront effectuées au premier semestre de 2021. Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite.

Le total des cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite à prestations déterminées (compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires) s'établissait à 103 M\$ pour 2020 et devrait se chiffrer à 88 M\$ pour 2021.

En date du 31 décembre 2020, une tranche approximative de 75 % des actifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada était investie dans des instruments de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche substantielle du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada cherche à maintenir un pourcentage élevé de produits de placement à revenu fixe à long terme afin de couvrir les passifs au titre des régimes de retraite.



8.8. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 31 décembre 2020, y compris celles liées au paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions de dollars canadiens)	2021 ²⁾	2022	2023	2024	2025	PAR LA SUITE	TOTAL
CAPITAL							
Dette à long terme	1 244 \$	665 \$	2 275 \$	1 254 \$	1 622 \$	2 785 \$	9 845 \$
Obligations locatives	544	471	465	430	410	1 276	3 596
Total des obligations liées au capital	1 788 \$	1 136 \$	2 740 \$	1 684 \$	2 032 \$	4 061 \$	13 441 \$
INTÉRÊTS							
Dette à long terme	394 \$	353 \$	320 \$	231 \$	174 \$	260 \$	1 732 \$
Obligations locatives	178	147	122	97	74	351	969
Total des intérêts	572 \$	500 \$	442 \$	328 \$	248 \$	611 \$	2 701 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	2 360 \$	1 636 \$	3 182 \$	2 012 \$	2 280 \$	4 672 \$	16 142 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	969 \$	961 \$	410 \$	204 \$	- \$	- \$	2 544 \$
Total des obligations contractuelles¹⁾	3 329 \$	2 597 \$	3 592 \$	2 216 \$	2 280 \$	4 672 \$	18 686 \$

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

2) Les remboursements de dette de 2021 comprennent le reliquat de 159 M\$ à l'égard d'un prêt relais lié à l'achat d'appareils A220 d'Airbus, comme il est expliqué plus amplement à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoûts de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion. Après la livraison des trois appareils A220 d'Airbus restants dans le cadre de ce prêt, une facilité garantie a été conclue qui permet à Air Canada de reporter le remboursement de la dette liée à ces appareils sur 12 ans à compter de la date de livraison.

8.9. Capital-actions

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

	31 DÉCEMBRE 2020	31 DÉCEMBRE 2019
ACTIONS ÉMISES ET EN CIRCULATION		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	111 926 060	126 664 740
Actions à droit de vote de catégorie B	220 246 228	137 151 838
Total des actions émises et en circulation	332 172 288	263 816 578
Billets convertibles	48 687 441	-
Options sur actions	5 903 174	4 890 095
Total des actions pouvant être émises	54 590 615	4 890 095
Total des actions en circulation et pouvant être émises	386 762 903	268 706 673



Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a suspendu au début de mars 2020 les rachats d'actions en vertu de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités. L'offre publique de rachat dans le cours normal des activités d'Air Canada a expiré en mai 2020 et n'a pas été renouvelée par la Société.

Avant de suspendre les rachats d'actions en vertu de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités, Air Canada avait acheté, aux fins d'annulation, au premier trimestre de 2020, 2 910 800 actions à un prix moyen de 43,76 \$ l'action pour une contrepartie totale de 127 M\$. L'excédent du prix sur la valeur comptable moyenne de 119 M\$ a été imputé aux résultats non distribués.

En 2019, Air Canada a acheté, aux fins d'annulation, 9 082 487 actions à un prix moyen de 41,64 \$ l'action pour une contrepartie totale de 378 M\$. L'excédent du prix sur la valeur comptable moyenne de 351 M\$ a été imputé aux résultats non distribués.

Placement d'actions

En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme de 35 420 000 actions au prix de 16,25 \$ l'action, pour un produit brut total de 576 M\$, qui comprend un produit brut de 75 M\$ tiré de l'exercice intégral par les preneurs fermes de leur option de surallocation visant l'achat d'au plus 4 620 000 actions. Après déduction des honoraires de prise ferme et des frais de placement, le produit net s'est établi à 552 M\$. En parallèle, Air Canada a également conclu un placement privé commercialisé de billets non garantis de premier rang convertibles échéant en 2025. Se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

En décembre 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme de 35 420 000 actions au prix de 24,00 \$ l'action, pour un produit total de 850 M\$. Après déduction des honoraires des preneurs fermes et des frais de placement, le produit net s'est établi à 815 M\$. 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. Le 18 janvier 2021, Air Canada a annoncé que les preneurs fermes avaient exercé leur option de surallocation leur permettant d'acheter 2 587 000 actions supplémentaires, ce qui a donné lieu à un produit brut de 62 M\$.

Projet d'acquisition de Transat

Comme il est indiqué à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du présent rapport de gestion, Air Canada a annoncé le 10 octobre 2020 des modifications apportées à la transaction conclue avec Transat. En présumant que l'acquisition de Transat sera réalisée et que tous les actionnaires de Transat choisiront de recevoir des actions d'Air Canada en contrepartie de leurs actions de Transat (et qu'aucun détenteur d'options de Transat n'exercera ses droits avant la date limite fixée pour exercer son choix et ne choisira de recevoir des actions d'Air Canada en contrepartie des actions de Transat sous-jacentes à ses options), Air Canada s'attendrait à émettre en tout jusqu'à 10 803 217 actions relativement à l'acquisition (étant donné les 37 747 090 actions en circulation de Transat déclarées par Transat). Le tableau ci-dessus ne tient pas compte de l'émission potentielle de ces actions.



9.

Résultats financiers trimestriels

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2019				2020			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Produits d'exploitation	4 434 \$	4 738 \$	5 529 \$	4 429 \$	3 722 \$	527 \$	757 \$	827 \$
Charges d'exploitation	4 307	4 316	4 573	4 284	4 155	2 082	1 542	1 830
Bénéfice (perte) d'exploitation	127	422	956	145	(433)	(1 555)	(785)	(1 003)
Produits (charges) autres que d'exploitation	158	18	(78)	27	(843)	74	(36)	(272)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	285	440	878	172	(1 276)	(1 481)	(821)	(1 275)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	60	(97)	(242)	(20)	227	(271)	136	114
Bénéfice net (perte nette)	345 \$	343 \$	636 \$	152 \$	(1 049) \$	(1 752) \$	(685) \$	(1 161) \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	1,26 \$	1,26 \$	2,35 \$	0,56 \$	(4,00) \$	(6,44) \$	(2,31) \$	(3,91) \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	24 \$	326 \$	857 \$	66 \$	(520) \$	(1 438) \$	(1 141) \$	(1 326) \$

1) Le résultat avant impôts ajusté n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.

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

(en millions de dollars canadiens)	2019				2020			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Frais d'achat de capacité ¹⁾	252 \$	247 \$	266 \$	277 \$	253 \$	117 \$	127 \$	139 \$
Redevances aéroportuaires et de navigation	69	74	78	71	63	12	24	28
Frais de vente et de distribution	36	41	43	38	33	(1)	12	7
Autres	118	113	114	119	122	44	35	71
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	475 \$	475 \$	501 \$	505 \$	471 \$	172 \$	198 \$	245 \$

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



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

	2019				2020			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
RÉSEAU								
PPSMO (en cents)	14,6	15,5	15,8	15,0	13,6	9,2	8,5	7,9
CESMO (en cents)	16,6	15,5	14,1	16,2	17,7	92,9	25,9	30,5
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	11,6	11,1	10,1	11,9	13,1	76,9	26,1	29,8
Coût du litre de carburant (en cents) ²⁾	75,5	79,2	74,7	75,0	69,2	51,8	52,5	50,4

1) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.

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

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

	2019				2020			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
RÉSEAU								
PMP (en millions)	21 293	23 463	27 954	21 403	17 507	783	2 517	2 432
SMO (en millions)	26 016	27 910	32 457	26 431	23 511	2 243	5 949	6 000
Coefficient d'occupation (en %)	81,8	84,1	86,1	81,0	74,5	34,9	42,3	40,5
LIGNES INTÉRIEURES								
PMP (en millions)	4 251	5 097	6 298	4 682	3 604	376	1 413	1 043
SMO (en millions)	5 274	6 068	7 474	5 861	4 930	876	2 504	2 198
Coefficient d'occupation (en %)	80,6	84,0	84,3	79,9	73,1	43,0	56,4	47,4
LIGNES TRANSFRONTALIÈRES								
PMP (en millions)	4 296	3 845	4 010	3 695	3 322	25	97	186
SMO (en millions)	5 341	4 686	4 764	4 700	4 741	106	250	404
Coefficient d'occupation (en %)	80,4	82,0	84,2	78,6	70,1	23,8	38,6	46,0
LIGNES TRANSATLANTIQUES								
PMP (en millions)	4 943	7 496	10 580	6 265	4 369	214	694	707
SMO (en millions)	6 177	8 882	12 068	7 710	5 964	888	2 306	2 053
Coefficient d'occupation (en %)	80,0	84,4	87,7	81,3	73,3	24,1	30,1	34,4
LIGNES TRANSPACIFIQUES								
PMP (en millions)	4 486	5 072	5 364	4 504	3 026	113	182	185
SMO (en millions)	5 367	5 971	6 217	5 456	3 957	290	658	778
Coefficient d'occupation (en %)	83,6	84,9	86,3	82,6	76,5	38,9	27,7	23,8
AUTRES LIGNES								
PMP (en millions)	3 317	1 953	1 702	2 257	3 186	55	131	311
SMO (en millions)	3 857	2 303	1 934	2 704	3 919	83	231	567
Coefficient d'occupation (en %)	86,0	84,8	88,0	83,5	81,3	66,3	56,8	54,9



10.

Principales informations annuelles

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant Air Canada pour les exercices 2018 à 2020.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices		
	2020	2019 ¹⁾	2018
Produits d'exploitation	5 833 \$	19 131 \$	18 003 \$
Charges d'exploitation	9 609	17 481	16 507
Bénéfice (perte) d'exploitation	(3 776)	1 650	1 496
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(4 853)	1 775	228
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	206	(299)	(191)
Bénéfice net (perte nette)	(4 647) \$	1 476 \$	37 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	(16,47) \$	5,51 \$	0,14 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(16,47) \$	5,44 \$	0,13 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	7 501 \$	5 889 \$	4 707 \$
Total de l'actif	28 913 \$	27 759 \$	21 883 \$
Total du passif non courant	20 059 \$	15 584 \$	12 930 \$
Total du passif	27 198 \$	23 359 \$	18 606 \$

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan.



11.

Instruments financiers et gestion du risque

Récapitulatif du profit (de la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2020	2019	2020	2019
Contrats à terme sur actions	6 \$	5 \$	(28) \$	23 \$
Dérivés incorporés aux billets convertibles	(220)	-	(214)	-
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(214) \$	5 \$	(242) \$	23 \$

Gestion du risque

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

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

Gestion du risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburant aviation. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant aviation et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, Air Canada peut décider de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Air Canada peut recourir à des contrats dérivés visant le carburant aviation, le mazout et le pétrole brut. La politique d'Air Canada permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant aviation prévus de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant aviation prévus de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant aviation prévus pour toute année civile ultérieure. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimale mensuelle. Air Canada évalue régulièrement les conditions du marché et ajuste sa stratégie de couverture si la direction le juge pertinent.

Il n'y a eu aucune activité de couverture de carburant en 2020 et la Société ne disposait d'aucun contrat dérivé lié au carburant non réglé aux 31 décembre 2020 et 2019.

Risque de change

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

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2020, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 1,0 G\$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 3,0 G\$ US. Les sorties de trésorerie non liées aux activités d'exploitation en dollars américains, principalement liées aux paiements d'intérêt sur la dette libellée en dollars américains, et les sorties de fonds de financement nettes se sont élevées à environ 1,5 G\$ US. Pour 2020, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 3,5 G\$ US.



La couverture que vise Air Canada sur une période continue de 24 mois est de 70 % en vue de gérer l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite ci-dessus à l'aide des stratégies de gestion du risque énoncées ci-après :

- Air Canada détient des réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2020, les soldes de trésorerie ainsi que de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissent à 1 747 M\$ (1 371 M\$ US) (1 123 M\$ (862 M\$ US) au 31 décembre 2019). Une partie des réserves de trésorerie et de placements représentent une couverture économique contre la dette nette à long terme libellée en dollars américains alors que le reliquat est constitué de réserves de trésorerie et de placements aux fins d'exploitation imputées à l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur une période continue de 24 mois. En 2020 a été comptabilisée une perte de 69 M\$ (perte de 36 M\$ en 2019) au poste « Profit (perte) de change » pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes détenus de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains.
- L'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d'échéance correspondante sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté aux paiements de matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2020 décrits plus amplement ci-après, environ 90 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2021 et environ 21 % sont couvertes pour 2022, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 63 % pour les 24 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d'exploitation conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d'atteindre une couverture de 68 %.

Au 31 décembre 2020, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2021 et 2022, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 5 730 M\$ (4 499 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,3586 \$ pour 1,00 \$ US (6 599 M\$ (5 080 M\$ US) en 2019 échéant en 2020 et 2021, à un taux moyen pondéré de 1,2775 \$ pour 1,00 \$ US). Air Canada a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens, de ses yuans et de ses dollars australiens excédentaires (464 M€ EUR, 64 M£ GBP, 4 963 M¥ JPY, 415 M¥ CNH et 88 M\$ AUD) avec règlement en 2021 et 2022 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1414 € EUR, 1,3277 £ GBP, 0,0094 ¥ JPY, 0,1463 ¥ CNH et 0,6942 \$ AUD pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2019 : 335 M€ EUR, 202 M£ GBP, 46 655 M¥ JPY, 286 M¥ CNH et 209 M\$ AUD avec règlement en 2020 et en 2021 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1577 € EUR, 1,3238 £ GBP, 0,0096 ¥ JPY, 0,1469 ¥ CNH et 0,7092 \$ AUD pour 1,00 \$ US).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2020 était de 591 M\$ avec position favorable aux contreparties (114 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2019). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2020, une perte de 583 M\$ a été constatée au poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 92 M\$ en 2019). En 2020, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 106 M\$ avec position favorable aux contreparties (173 M\$ avec position favorable à Air Canada en 2019).

Risque de taux d'intérêt

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

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

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable en cours vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital d'Air Canada et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais permet une certaine flexibilité en fonction des conditions qui prévalent sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2020 était de 74 % à taux fixe (83 % au 31 décembre 2019) pour 26 % à taux variable (17 % au 31 décembre 2019).



12.

Méthodes comptables

Réforme des taux interbancaires offerts

En août 2020, l'IASB a publié des modifications des normes suivantes : IFRS 9 *Instruments financiers*, IAS 39 *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*, IFRS 7 *Instruments financiers : informations à fournir*, IFRS 4 *Contrats d'assurance* et IFRS 16 *Contrats de location*.

Les modifications portent sur les problèmes découlant de la mise en œuvre de la réforme des taux interbancaires qui prévoit le remplacement des taux interbancaires par d'autres taux de référence. Pour les instruments financiers au coût amorti, les modifications prévoient une mesure de simplification suivant laquelle si la réforme des taux interbancaires a pour conséquence un changement des flux de trésorerie contractuels et que ce changement est effectué sur une base économiquement équivalente, il est alors comptabilisé en mettant à jour le taux d'intérêt effectif sans comptabilisation immédiate d'un profit ou d'une perte. Les modifications prévoient aussi d'autres exclusions temporaires qui soustraient à l'application de certaines dispositions d'IAS 39 en matière de comptabilité de couverture les relations de couverture touchées par la réforme des taux interbancaires.

Les modifications s'appliquent pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2021, et leur application anticipée est permise. Air Canada adoptera la modification le 1^{er} janvier 2021 et a choisi d'appliquer la mesure de simplification. Elle évalue actuellement quelles pourraient être les modifications de la dette et des contrats de location qu'entraînerait un remplacement des taux interbancaires par d'autres taux avant que les taux interbancaires ne soient plus en vigueur. Au 31 décembre 2020, la dette et les contrats de location susceptibles d'être visés par la réforme des taux interbancaires totalisaient 1 718 M\$ US au taux interbancaire offert à Londres (« TIOL »). La Société a aussi des emprunts et des contrats de location d'appareils qui renvoient à des taux d'intérêt de référence dans des juridictions à taux multiples, notamment le taux offert en dollars canadiens (« CDOR »), soit 1 007 M\$, et le TIOL offert en yens, soit 5 M\$.

13.

Jugements et estimations comptables critiques

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

Air Canada a recensé, aux fins des estimations comptables critiques utilisées dans l'établissement de ses états financiers consolidés, les secteurs suivants.

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

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

Impôts sur le résultat

À compter du deuxième trimestre de 2020, les actifs nets d'impôts sur le résultat différés liés aux pertes fiscales non utilisées et d'autres différences temporaires déductibles n'ont pas été comptabilisés. La direction a évalué les indications positives et négatives disponibles afin d'estimer si un bénéfice imposable suffisant pourra être dégagé pour permettre l'utilisation des actifs d'impôts différés existants. En raison de la pandémie de COVID-19, il existe un grand nombre d'indications négatives liées aux pertes subies durant l'exercice en cours et le moment où la situation s'améliorera est incertain. Ces indications négatives l'emportant actuellement sur les indications positives historiques, les actifs nets d'impôts différés n'ont pas été comptabilisés. Des actifs d'impôts différés n'ont été comptabilisés que dans la mesure où l'on s'attend à ce que les différences temporaires imposables se résorbent et génèrent un bénéfice imposable auquel les actifs d'impôts différés pourront être appliqués. Les déductions d'impôt sur le résultat futures sous-jacentes aux actifs d'impôts différés non comptabilisés restent disponibles pour être utilisées à l'avenir afin de réduire le bénéfice imposable.



Programme de fidélité Aéroplan

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

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points Aéroplan qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés. Les désistements sont évalués par la direction en fonction des modalités du programme et des modèles historiques d'accumulation et d'échange, ajustés pour tenir compte des modifications de toute modalité ou de tout autre fait qui pourrait avoir une incidence sur les échanges futurs. La direction utilise des modèles statistiques et des simulations pour estimer les désistements.

Une modification des hypothèses relatives au nombre de points Aéroplan qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les produits des activités ordinaires de l'exercice au cours duquel la modification survient.

Au 31 décembre 2020, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s'établissait à 3 256 M\$. À titre d'exemple, une variation hypothétique de 1 % du nombre de points Aéroplan accumulés qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 33 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

Période d'amortissement pour les actifs non courants

Air Canada fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actuelle et future des actifs, des projets concernant son parc aérien et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant aviation et des autres coûts d'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires, pourraient donner lieu à des variations, éventuellement importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois l'an. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 14 M\$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas sensiblement changer.

Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réel engagé à la fin du contrat de location et le montant de la provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est prise en compte à titre d'ajustement visant l'actif au titre du droit d'utilisation.

Avantages futurs du personnel

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées ainsi que des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes d'avantages complémentaires de retraite. Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite d'Air Canada sont déterminés au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses, notamment celles ayant trait aux taux d'actualisation, à la progression future de la rémunération et aux taux de mortalité. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante.

Hypothèses

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

Taux d'actualisation

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



Les augmentations salariales futures reposent sur les politiques de rémunération en vigueur, les conventions collectives et les contrats d'emploi ainsi que sur les prévisions économiques.

Les moyennes pondérées retenues comme principales hypothèses pour déterminer les obligations d'Air Canada au titre des prestations constituées et leur coût sont les suivantes :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2020	2019	2020	2019
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer :				
Intérêt net sur l'obligation nette au titre des prestations pour l'exercice clos le 31 décembre	3,13 %	3,81 %	3,13 %	3,81 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	3,20 %	3,93 %	3,20 %	3,93 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,59 %	3,13 %	2,59 %	3,13 %
Taux d'augmentation future de la rémunération utilisé pour déterminer :				
Coût des prestations constituées pour l'exercice clos le 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet

Analyse de sensibilité

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

L'analyse de sensibilité des charges de retraite et des frais financiers nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite pour 2020, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation, est présentée ci-dessous. L'incidence de la modification d'une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l'obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l'incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

(en millions de dollars canadiens)	0,25 point de pourcentage	
	DIMINUTION	AUGMENTATION
Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation		
Charge de retraite	21 \$	(20) \$
Coût financier net du passif au titre des prestations de retraite	-	5
Total	21 \$	(15) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées	851 \$	(822) \$

L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées à la suite d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation vise le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et ne tient pas compte d'éventuelles variations des actifs du régime. Au 31 décembre 2020, une tranche approximative de 75 % des passifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada était assortie de produits de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation).

Une augmentation de un an dans l'hypothèse relative à l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 558 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie complémentaire. Pour 2020, un taux d'augmentation annuel de 5 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse (taux de 5,25 % retenu pour hypothèse en 2019). On prévoit que le taux devrait diminuer graduellement pour s'établir à 4,5 % d'ici 2023 (hypothèse d'une baisse prévisionnelle à 5 % d'ici 2020 retenue en 2019). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 6 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 81 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 5 M\$ le total du coût des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 80 M\$ l'obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation lié aux autres avantages futurs du personnel aurait fait monter de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 65 M\$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage aurait fait baisser de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 61 M\$ l'obligation correspondante.



14.

Accords hors bilan

Garanties

Garanties au titre d'accords d'avitaillement et de dégivrage

De concert avec d'autres sociétés aériennes, Air Canada est partie à des accords d'avitaillement et de dégivrage avec neuf sociétés d'avitaillement et avec trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par la Société selon IFRS 10 *États financiers consolidés* est d'environ 1 047 M\$ au 31 décembre 2020 (643 M\$ au 31 décembre 2019), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ces entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces accords varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

Conventions d'indemnisation

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

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

15.

Transactions entre parties liées

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



16.

Gestion du risque de l'entreprise et gouvernance

Aperçu

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

Répercussions de la pandémie de COVID-19

Tout en faisant face aux enjeux découlant de la pandémie de COVID-19 et aux importantes répercussions de celle-ci sur ses activités en 2020, Air Canada a continué de veiller à l'intégrité et à la résilience de ses principaux processus de gouvernance, de supervision et de gestion des risques comme il est décrit ci-après. Les processus ont été ajustés au besoin afin de tenir compte de l'évolution des activités et milieux de travail d'Air Canada afin de s'assurer que se poursuive la gestion compétente des risques importants.

Supervision du Conseil d'administration

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

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

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

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

Cadre et structure de la gestion des risques

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

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

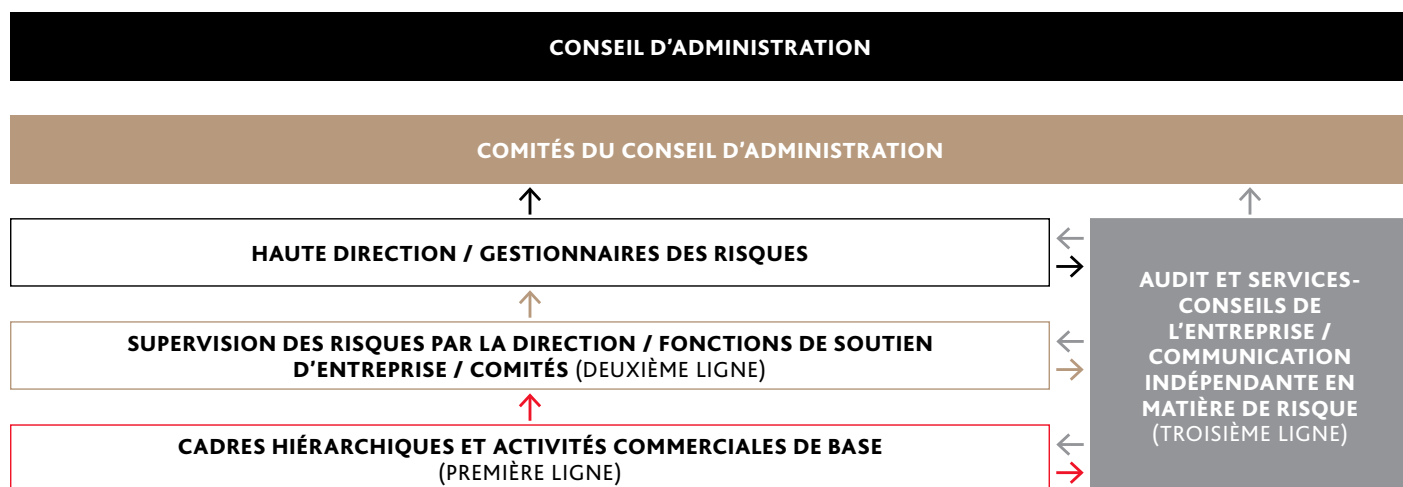
Pratiques administratives efficaces et respect des normes déontologiques sont également des éléments essentiels de la culture d'Air Canada en matière de gestion des risques. Air Canada a créé (et elle met à jour au besoin) un *Code d'éthique*, lequel énonce les principes directeurs et les normes déontologiques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



La structure de gestion des risques d’Air Canada s’inspire de l’approche dite des « trois lignes de défense ».

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

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



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



17.

Facteurs de risque

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

COVID-19 – La pandémie de COVID-19 a nuí considérablement à Air Canada et pourrait nuire encore sensiblement à sa situation financière et à ses résultats d'exploitation

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à une chute prononcée du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus et de ses flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La demande s'est contractée considérablement et il demeure très difficile de déterminer quand pourrait s'amorcer la reprise. Étant donné l'évolution des restrictions et avertissements du gouvernement au Canada et de par le monde, notamment la sévérité des restrictions au Canada, outre les préoccupations au sujet des déplacements liées à la pandémie de COVID-19 ainsi que les inquiétudes et les attentes des passagers concernant certaines précautions comme la distanciation physique, la demande reste fortement comprimée. Qui plus est, la pandémie de COVID-19 a de sérieuses répercussions économiques, notamment sur les dépenses des entreprises et des ménages, facteur qui pourrait en retour affecter gravement la demande à l'égard du transport aérien. 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. Ces mesures dépendront de divers facteurs, parmi lesquels l'évolution de l'épidémie (notamment les variants), la disponibilité et l'efficacité de tests de dépistage rapides, de vaccins et de traitements contre le virus, les mesures prises par les gouvernements, les restrictions et avertissements en matière de déplacements et la réaction des passagers, ainsi que le moment de la reprise visant les voyages internationaux, et les voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, aucun de ces facteurs ne pouvant être prédit avec certitude.

Air Canada a instauré et mis en œuvre un certain nombre de mesures de sécurité en raison de la pandémie de COVID-19, notamment

le programme Air Canada SoinPropre+. Elle s'est de plus adressée publiquement aux gouvernements et autres autorités en vue que soit reconnue l'efficacité de ces mesures de sécurité et que soit permis un allègement mesuré et responsable des restrictions de déplacements. Air Canada demeurera défavorablement affectée si ces restrictions et avertissements en matière de déplacements restent en vigueur indéfiniment. Air Canada, sa marque et sa réputation pourraient également se ressentir défavorablement de la perception que les mesures de sécurité instaurées ne suffisent pas à atténuer le risque de transmission de la COVID-19 ou à alléger les restrictions et avertissements en matière de déplacements des gouvernements, outre la perception que les mesures que prend Air Canada pour atténuer le risque de transmission de la COVID-19 au cours d'un déplacement ou pour favoriser ou promouvoir le voyage visent à inciter les gens à voyager et vont à l'encontre des objectifs de santé publique.

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

Air Canada offre aux clients ayant acheté un billet et qui sont touchés par les annulations liées à la COVID-19 l'option de convertir leur billet en bon de voyage d'Air Canada sans date d'expiration et entièrement transférable. Les clients peuvent également convertir la valeur résiduelle de leur billet en points Aéroplan et recevoir des points Aéroplan supplémentaires. Air Canada rembourse les billets à tarif remboursable conformément aux modalités les régissant. Selon les lois en vigueur dans les territoires visés par certains vols, Air Canada peut être tenue de rembourser des billets à tarif non remboursable. Le non-remboursement de billets non remboursables expose Air Canada à des litiges, ainsi qu'à des mesures d'application par les autorités de réglementation dans certains territoires, en plus de risquer de nuire à sa marque et à sa réputation. Des recours collectifs en vue de réclamer le remboursement de billets non remboursables ou de forfaits de voyage ont été intentés contre Air Canada et d'autres transporteurs au Canada et aux États-Unis, et d'autres recours collectifs ou procédures pourraient être entamés dans ces territoires de compétence ou ailleurs. En ce qui concerne les pays où les obligations de remboursement sont ou seront rehaussées, maintenues ou appliquées, les remboursements connexes pourraient avoir des répercussions défavorables sur la liquidité d'Air Canada, et l'incidence de l'ensemble de ces risques pourrait être considérable.

La COVID-19 a de plus considérablement perturbé les plans d'exploitation stratégiques d'Air Canada à court terme, et la mise en œuvre de ces plans comporte des risques pour les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de la Société à long terme. Au cours des dernières années, Air Canada a élaboré plusieurs plans d'exploitation stratégiques, dont plusieurs initiatives de génération de revenus et des plans visant à optimiser les revenus de la Société, tels que des plans d'augmentation de la capacité, notamment l'expansion internationale, des initiatives et des plans visant à optimiser et à maîtriser les coûts de la Société et des possibilités d'améliorer la segmentation et l'expérience client à tous les points du transport aérien. Lors de l'élaboration de ses plans



d'exploitation stratégiques, Air Canada formule certaines hypothèses, notamment sur la demande, la concurrence, la concentration du marché, la disponibilité des avions et l'économie mondiale. La conjoncture réelle, notamment économique et du marché, a différé et peut continuer de différer des hypothèses de la Société. En 2020, la demande a été fortement comprimée par la COVID-19, qui a sensiblement perturbé la mise en œuvre en temps voulu des plans d'exploitation stratégiques de la Société, y compris les plans visant à augmenter la capacité en 2020, tendance qui devrait se poursuivre en 2021. Si la Société ne parvient pas à élaborer, à mettre en œuvre ou à ajuster ses plans d'exploitation stratégiques à long terme, ou si la conjoncture réelle ou les résultats effectifs continuent de varier nettement par rapport aux hypothèses sur lesquelles ces plans reposent, les activités, le résultat d'exploitation et la situation financière de la Société pourraient être touchés de manière défavorable et importante.

Ces risques ont eu une incidence notable sur Air Canada et pourraient avoir des répercussions ultérieures sensiblement défavorables sur sa situation financière et ses résultats d'exploitation. La pandémie de COVID-19 pourrait de plus exacerber ou accroître la probabilité de la matérialisation des autres facteurs de risque décrits dans le présent rapport de gestion, notamment en ce qui a trait aux résultats d'exploitation, au levier financier, à la conjoncture économique et au contexte géopolitique, aux tarifs et à la demande, outre les importantes initiatives stratégiques, commerciales, technologiques et autres. Qui plus est, l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur la situation financière d'Air Canada pourrait réduire la capacité de celle-ci de réagir comme il se doit si se matérialisent ces risques ou d'autres risques.

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

Le résultat d'exploitation d'Air Canada, à l'instar de celui d'autres sociétés aériennes, est très sensible à la conjoncture et au contexte géopolitique, facteurs qui peuvent influencer sur la demande à l'égard du transport aérien de manière générale ou sur certaines destinations en particulier, et avoir une incidence sur les charges d'exploitation, les produits d'exploitation, les coûts et la disponibilité du carburant, les coûts liés au change, les coûts fiscaux, outre les coûts et la disponibilité des capitaux et fournitures. Des conditions économiques ou géopolitiques ayant un effet prolongé ou marqué, comme la pandémie de COVID-19 ou un repli économique au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde, seraient susceptibles de nuire gravement à Air Canada ainsi qu'à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière, tout comme d'ailleurs des modifications aux liens politiques, commerciaux ou économiques entre territoires où Air Canada exerce des activités, le déclenchement réel ou appréhendé d'hostilités dans des régions que dessert ou survole Air Canada, ou dans des régions avoisinantes.

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

La conjoncture économique et divers facteurs décrits dans le présent rapport de gestion pourraient amener Air Canada à subir des pertes importantes. Le secteur de l'aviation commerciale a toujours été caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires et par le niveau élevé des coûts fixes, et les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés. Par conséquent, un changement même minime dans le nombre de passagers, la tarification ou la composition

du trafic, ou l'accroissement des coûts, pourrait avoir d'importantes répercussions sur le résultat d'exploitation d'Air Canada et sur sa situation financière. Étant donné la concurrence qui marque le secteur du transport aérien et la sensibilité des clients à l'égard des coûts du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer l'augmentation des coûts à sa clientèle au moyen de majorations tarifaires. En dépit de sa focalisation sur l'amélioration de la résilience visant ses activités en cas de ralentissement et de ses initiatives stratégiques et commerciales en cours et prévues, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager ou à maintenir une véritable rentabilité ni à atteindre tous les objectifs qu'elle s'est fixés, notamment ceux d'accroître ses revenus, de réduire ses coûts, d'améliorer ses marges, de relever la capacité de façon rentable, d'obtenir un rendement suffisant pour ses dépenses d'investissement et d'atténuer les risques auxquels elle doit faire face, en particulier ceux qui sont énoncés dans le présent rapport de gestion.

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

Les tarifs aériens et la demande à l'égard du transport aérien d'Air Canada, à l'instar de ceux d'autres sociétés aériennes, ont beaucoup fluctué par le passé et peuvent fluctuer encore beaucoup à l'avenir, notamment en raison de la pandémie de COVID-19. Air Canada n'est pas en mesure de prévoir avec certitude les conditions du marché ou les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes et perceptions de la clientèle peuvent évoluer rapidement en raison de nombreux facteurs et la demande de billets à bas prix ou de modes de transport de rechange peut affecter les revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire. La demande à l'égard des voyages en classes affaires et haut de gamme est également tributaire de la situation économique. Un repli économique, un climat d'instabilité géopolitique, la sécurité, la santé ainsi que l'intensification des inquiétudes que suscite l'incidence du transport aérien sur l'environnement et la tendance en faveur de modes de transport ayant une empreinte écologique moindre permettant aux clients de réduire ou de modifier leurs déplacements pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande à l'égard du transport aérien et de nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Levier financier – Le levier financier d'Air Canada est considérable, et rien ne garantit que la Société sera en mesure de régler ses dettes et d'honorer ses obligations locatives et autres

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

Bien que, avant l'écllosion de la pandémie de COVID-19, Air Canada se soit attachée à réduire son niveau d'endettement et à améliorer ses ratios de levier financier, son niveau d'endettement actuel ou futur pourrait avoir de lourdes répercussions. La capacité d'Air Canada de s'acquitter de ses obligations de paiements prévues sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement futur de ses activités et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. Air Canada contracte une partie importante de son endettement en monnaies étrangères, principalement en dollars américains. Par conséquent, les remboursements futurs au titre du service de la dette sont assujettis au risque de change. Rien ne garantit qu'Air Canada sera toujours à



même de tirer de ses activités suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette, de ses obligations découlant de contrats de location et autres. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordre économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d'Air Canada.

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

Les risques décrits dans le présent rapport de gestion pourraient se répercuter sur les niveaux de liquidité d'Air Canada, entre autres les risques liés aux contrecoups de la pandémie de COVID-19, à la conjoncture géopolitique, aux conditions économiques et à la santé publique, aux taux de change, à la concurrence accrue, à la volatilité des prix du carburant, aux différends de travail et aux clauses restrictives de contrats (qui imposent à Air Canada des réserves de liquidités minimales, exigence qui pourrait l'obliger à fournir des dépôts de garantie à des contreparties). Pour gérer ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes liquidités ainsi que des charges d'exploitation et des dépenses d'investissement courantes considérables sont nécessaires.

De plus, en réponse aux restrictions de déplacements, à la contraction de la demande et aux autres effets que la pandémie de COVID-19 a eus et devrait avoir sur les activités d'Air Canada, la Société a cherché, et pourrait de nouveau chercher à obtenir des montants importants de liquidités financières supplémentaires, notamment au moyen de l'émission de titres de créance non garantis ou garantis supplémentaires, de titres de capitaux propres ou d'instruments liés aux capitaux propres, de la vente d'actifs ainsi que de facilités de crédit supplémentaires garanties et/ou non garanties. Il est impossible de préciser la date de ces émissions, et rien ne garantit que ces financements supplémentaires se réaliseront, ou qu'ils se réaliseront selon des modalités favorables.

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

Bien que le niveau de liquidité actuel d'Air Canada excède la trésorerie minimale dont elle a besoin pour exercer ses activités commerciales courantes, rien ne garantit que la Société continuera de disposer de liquidités suffisantes, provenant soit de ses activités d'exploitation, soit de la mobilisation de capitaux selon des modalités acceptables, en vue de financer les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement requises pour gérer tout enjeu et poursuivre la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

Un recul prononcé du cours des titres d'Air Canada, y compris un affaissement généralisé des marchés financiers, une révision à la baisse des cotes de crédit d'Air Canada, des écarts entre les résultats financiers réels ou prévus d'Air Canada et les attentes que rendent publiques les analystes, outre les événements touchant les activités de la Société ou le contexte dans lequel elle évolue, pourraient avoir un effet néfaste sur la capacité de la Société de mobiliser des

capitaux, d'émettre des titres d'emprunt, de contracter des emprunts selon des modalités acceptables, de recruter ou de conserver des employés clés, de procéder à des acquisitions stratégiques ou de conclure des partenariats commerciaux, ou encore d'exercer ses activités, et ces facteurs pourraient contribuer à la volatilité du cours des titres d'Air Canada.

Concurrence – Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense, fait face à une concurrence croissante en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde et livre concurrence à des transporteurs bénéficiant d'une aide gouvernementale notable

Air Canada évolue dans un secteur où la rivalité est intense et fait face constamment à une vive concurrence tarifaire. Plusieurs transporteurs, notamment des transporteurs à faibles coûts et à très faibles coûts canadiens et américains ainsi que d'autres transporteurs étrangers, ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur les marchés que dessert ou prévoit desservir Air Canada, notamment les marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux, ainsi que les marchés des voyages d'agrément, ou ils ont annoncé leur intention de le faire.

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

La prédominance des sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits de voyage a donné lieu à une augmentation substantielle des nouveaux itinéraires et des tarifs réduits et promotionnels proposés par les concurrents d'Air Canada. Ceux-ci continuent de mettre en œuvre des mesures incitatives et promotionnelles et, dans de nombreux cas, ils augmentent leurs dépenses à ce titre. La capacité d'Air Canada de réduire ses tarifs afin de livrer concurrence efficacement repose sur son aptitude à dégager des marges d'exploitation acceptables et peut se trouver entravée par des lois en vigueur ou des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

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



Aide financière gouvernementale – Rien ne garantit qu’Air Canada pourra bénéficier d’une aide financière gouvernementale

Contrairement aux gouvernements de nombreux autres pays, comme les États-Unis et beaucoup de pays européens, le gouvernement canadien n’a pas fourni d’aide financière ou d’autre type d’aide en particulier aux transporteurs aériens canadiens en réponse à la pandémie de COVID-19. Au cours du deuxième trimestre de 2020, le gouvernement canadien a annoncé un programme appelé « Crédit d’urgence pour les grands employeurs » (« CUGE »), offert aux « grands employeurs canadiens ». Du fait de ses modalités, en date des présentes, Air Canada n’a pas demandé, et n’a pas l’intention de demander, d’aide financière au titre du CUGE, mais elle pourrait demander une aide financière dans le cadre d’autres programmes évoqués ci-après ou qui pourraient être offerts à l’avenir.

Au quatrième trimestre de 2020, le gouvernement canadien a annoncé qu’il « met sur pied un train de mesures d’aide destinées aux transporteurs aériens, aux aéroports et au secteur aérospatial canadiens » et indiqué que toute aide à cet égard sera fournie : i) avec des conditions en vue de protéger les Canadiens et l’intérêt public; ii) à condition que les transporteurs aériens remboursent les billets des vols retardés ou annulés en raison de la pandémie de COVID-19; iii) à condition que les Canadiens et les collectivités régionales conservent des liaisons aériennes au Canada.

Air Canada ne peut pas déterminer avec certitude si les conditions susmentionnées ou d’autres conditions correspondront à sa situation en vue de recevoir une aide financière du gouvernement ou de participer à tout autre programme d’aide gouvernemental. Une telle aide financière et, par conséquent, les conditions imposées aux activités et à la réception de l’aide financière pourraient limiter considérablement les activités commerciales d’Air Canada, et les modalités de cette aide financière pourraient avoir une incidence défavorable sur son entreprise et ses activités. Tout financement obtenu aux termes d’un programme d’aide gouvernemental ou d’un autre programme pourrait obliger Air Canada, selon le cas : i) à rembourser les billets des vols retardés ou annulés en raison de la pandémie de COVID-19; ii) à offrir et/ou à maintenir des liaisons aériennes pour les collectivités régionales au Canada; iii) à chercher à faire des modifications ou des renoncements au titre d’accords régissant la dette actuelle ou future d’Air Canada; iv) à émettre des bons de souscription visant l’achat de titres de capitaux propres (ou à payer une contrepartie en trésorerie équivalente à la valeur des bons de souscription); v) à restreindre ou par ailleurs à limiter sa capacité à déclarer des dividendes; vi) à être assujettie à d’autres limites, engagements ou restrictions à l’égard de ses activités ou de son exploitation. Compte tenu de ce qui précède, rien ne garantit qu’une aide financière du gouvernement sera offerte à Air Canada, ou qu’elle le sera à des conditions qu’Air Canada juge acceptables.

Comme il est indiqué à la rubrique 4, *Stratégie et plan d’atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, dans le cadre des mesures qu’elle continue de prendre pour accroître ses niveaux de liquidité, Air Canada envisage d’autres accords de financement, qui peuvent prendre la forme de conventions de crédit ou de titres de créance, garantis ou non, ou d’une émission d’actions supplémentaires ou d’instruments liés à des capitaux propres. Si Air Canada décide de demander du financement dans le cadre d’un programme d’aide financière gouvernemental, mais n’est pas en mesure de l’obtenir, ou si ce financement ou une autre forme d’aide ne sont pas offerts à des conditions qu’elle juge acceptables, le financement qu’Air Canada devrait solliciter à d’autres parties augmenterait en conséquence. Toutefois, aucune garantie ne peut être donnée qu’un tel financement de remplacement sera disponible ou qu’il le sera à des conditions acceptables. Pour un complément d’information, se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d’atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*.

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

Le carburant constitue l’un des postes les plus importants parmi les charges d’exploitation d’Air Canada. Le prix du carburant a subi, et peut continuer de subir, de grandes fluctuations sous l’influence des marchés internationaux, des événements géopolitiques, des coûts de raffinage du carburant aviation, de la tarification du carbone, comme il est expliqué plus bas, et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision les cours du carburant à l’avenir et elle peut ne pas être en mesure de couvrir les risques liés aux fluctuations des cours du carburant, ou de les couvrir de façon suffisante. Étant donné la concurrence au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer à ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Qui plus est, l’incidence de la baisse du cours du carburant aviation pourrait intensifier la concurrence et entraîner un fléchissement du chiffre d’affaires pour tous les transporteurs. Des fluctuations (notamment des hausses) prononcées des prix du carburant pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

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

Air Canada dépend largement des technologies pour exercer ses activités, notamment pour accroître son chiffre d’affaires et réduire ses coûts. Ces systèmes comprennent ceux relatifs aux sites Web d’Air Canada, aux services aux passagers, aux réservations, aux services clientèle dans les aéroports, aux opérations aériennes, aux communications et au programme de fidélité. Les sites Web d’Air Canada et ses autres systèmes technologiques doivent pouvoir traiter de manière efficace et sécuritaire un volume élevé de trafic, transmettre avec précision les renseignements et traiter des données critiques pour ses activités. Air Canada est également tributaire de la performance de ses nombreux fournisseurs, laquelle est elle-même dépendante des technologies de ceux-ci.

Dans le cadre de ses activités commerciales usuelles, Air Canada recueille, traite et stocke des données sensibles, notamment des renseignements personnels sur ses clients, les membres Aéroplan et ses employés, ainsi que des informations sur ses partenaires commerciaux. Le fonctionnement sécuritaire des réseaux et systèmes où sont stockées, traitées et conservées les informations est essentiel pour les activités d’Air Canada.

Ces systèmes technologiques peuvent être vulnérables à divers types d’arrêts accidentels, d’interruptions ou d’abus attribuables, entre autres causes, aux erreurs humaines, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, à des attentats terroristes, à des défaillances des systèmes de télécommunications, à des pannes d’électricité, à des actes de piratage informatique (notamment des cyberattaques ainsi que des logiciels rançonneurs ou malveillants) et à d’autres menaces opérationnelles ou menaces pour la sûreté.

Les systèmes technologiques peuvent faire l’objet d’incidents liés à la cybersécurité, et le consensus est que les cyberattaques croissent en nombre et en complexité et que cette tendance se poursuivra. Air Canada investit dans des initiatives, notamment des dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre. Néanmoins, ces initiatives pourraient ne pas être fructueuses ou suffire à répondre comme il se doit à un contexte de cyberattaques



hautement dynamique et en constante évolution. Tout cas de défaillance, de dégradation, d'interruption, de brèche de sécurité visant un système technologique, tout enjeu lié à l'efficacité de la migration vers un nouveau système, ou tout manquement à l'égard d'obligations en vigueur en matière de confidentialité des données, de respect de la vie privée ou de sûreté, ou tout abus de la sorte, au sein d'Air Canada ou d'un tiers auquel la Société se fie, serait susceptible de porter atteinte à la réputation d'Air Canada et de l'exposer à des poursuites, à des réclamations pour violation de dispositions contractuelles ou à des amendes ou pénalités, à des coûts de remise en conformité, et de nuire considérablement à son exploitation, et pourrait, individuellement ou collectivement, porter un grave préjudice à la Société, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres – Un retard ou manquement dans la détermination, la conception et la mise en œuvre de certaines mesures importantes, ou dans l'investissement dans celles-ci, pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

De manière à pouvoir exercer ses activités, à atteindre ses objectifs et à rester compétitive, Air Canada doit continuellement rechercher, financer et mettre en œuvre d'importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres, comme celles qui concernent la récente mise en œuvre de son système de services aux passagers, le lancement du programme de fidélité transformé d'Air Canada, son programme de renouvellement du parc aérien (notamment le renouvellement planifié de sa flotte d'appareils monocouloirs remplacés par des appareils 737 MAX de Boeing et des appareils A220 d'Airbus, outre la sortie des appareils faisant l'objet du remplacement), la pénétration du marché du voyage d'agrément ou du transport aérien à faibles coûts (notamment par le truchement d'Air Canada Rouge), l'expansion des activités de transport de fret, notamment au moyen de l'exploitation d'avions-cargos, les coentreprises, les initiatives d'accroissement du chiffre d'affaires, les processus administratifs, les technologies de l'information, la gestion du chiffre d'affaires, la transformation des coûts, l'accroissement des produits passages liés aux passagers haute contribution, l'expansion de la capacité aérienne (notamment en ce qui a trait aux nouveaux appareils et aux nouvelles liaisons), les initiatives de la transformation de la culture d'entreprise visant à offrir une expérience client toujours de haut calibre et d'autres mesures. Ces mesures, tout comme les modalités de leur établissement et de leur mise en œuvre, peuvent subir l'effet néfaste d'une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Ces facteurs englobent entre autres la nécessité d'obtenir des approbations de nature juridique ou réglementaire, la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, et la fiabilité de ceux-ci, de leurs services et de leurs produits, la bonne intégration de ces mesures aux autres activités et processus d'Air Canada, et l'adoption et l'acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d'Air Canada. L'incapacité de réaliser en temps opportun l'une ou l'autre de ces initiatives de recherche et de conception, d'investissement ou de mise en œuvre serait de nature à nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et risquerait de porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

Les éclosions ou menaces d'éclosions de virus ou d'autres maladies infectieuses, notamment une épidémie ou une pandémie comme la COVID-19, la grippe, le SRAS, les virus Ebola et Zika, ainsi que les avertissements en matière de voyage ou autres à l'échelle canadienne

ou internationale visant des villes ou régions du Canada ou d'autres pays pourraient nuire considérablement à la demande et avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière. Se reporter au facteur de risque lié à la pandémie de COVID-19 ci-dessus et à d'autres passages du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les risques liés à la pandémie de COVID-19.

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

Le risque d'attentats et d'autres activités terroristes crée un climat d'inquiétude et d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat (ou une tentative d'attentat) ou la menace d'un attentat (qu'il vise Air Canada ou un autre transporteur, une destination que dessert Air Canada ou d'autres destinations ou régions) et les mesures de sûreté, comme les restrictions visant le contenu des bagages de cabine ou les exigences à l'égard des documents d'identité ainsi que les procédures de détection visant les passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande à l'égard du transport aérien en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Ils pourraient en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance, des coûts liés à la sûreté et d'autres coûts (notamment la hausse des charges d'exploitation pour éviter le survol de zones de conflit). La réduction des produits passages ainsi que la hausse des coûts pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

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

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité de se procurer, à des conditions et des prix convenables, en temps opportun ou selon les échéanciers prévus, les biens et services, en quantités suffisantes et de qualité souhaitable, qui sont nécessaires à son exploitation ou à ses activités, comme du carburant, des avions et des pièces de rechange, des services aéroportuaires, des services de maintenance avions ainsi que des systèmes et services de technologies de l'information, outre sa capacité de composer avec les répercussions de la pandémie de COVID-19. Dans certains cas, Air Canada ne peut obtenir ces biens ou services qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs (ou de fournisseurs exclusifs). Or, le passage à de nouveaux fournisseurs ou à des fournisseurs de rechange, du fait que ceux-ci augmentent leurs tarifs ou ne respectent pas leurs obligations, peut se révéler impossible ou prendre beaucoup de temps ou encore nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'omission, le refus, le retard ou l'incapacité d'un fournisseur de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, notamment la pandémie de COVID-19, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en biens ou services, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services de qualité souhaitable à des conditions ou prix convenables ou dans des délais acceptables pour Air Canada, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.



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

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

Les accidents et les sinistres peuvent survenir, même lorsqu'ont été prises toutes les mesures nécessaires, en raison de divers facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada, notamment des actes terroristes et des sabotages, des atteintes à la sécurité, des défaillances du matériel, des erreurs humaines, des conditions météorologiques extrêmes, des foudroiements et autres phénomènes naturels, des incidents d'impact d'oiseau, outre la présence sans cesse croissante de véhicules aériens sans pilote.

Réglementation – Air Canada est assujettie à un cadre réglementaire exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'étranger, visant un grand nombre d'éléments

Le secteur de l'aviation commerciale est assujetti à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif, notamment en ce qui concerne les impôts et taxes, les redevances et activités aéroportuaires, les droits de route, la sûreté, les droits des passagers et consommateurs, l'accessibilité du transport, les règlements visant les équipages et autres règlements en matière de travail, la protection des renseignements personnels, la sécurité des données, la publicité, les licences, la concurrence, les régimes de retraite, l'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone), le contrôle des changes et, dans une certaine mesure, la tarification.

La conformité au cadre juridique, réglementaire et administratif actuel et futur au Canada et à l'étranger, notamment à l'égard de lois ou règlements incompatibles ou potentiellement contradictoires, ou de lois ou règlements qui visent de manière disproportionnée les sociétés aériennes canadiennes, ou Air Canada en particulier, pourrait se traduire par des coûts substantiels (y compris des impôts ou taxes, ou d'autres prélèvements), des entraves ou des désavantages concurrentiels. Rien ne garantit que le cadre juridique, réglementaire et administratif actuel et futur ne sera pas susceptible de porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

La capacité d'Air Canada d'exploiter des vols ou d'offrir des services aériens sur les routes internationales entre aéroports au Canada et à l'étranger peut changer, notamment sous l'effet de la pandémie de COVID-19. Les accords en vigueur entre le Canada et d'autres États, lesquels régissent nombre d'éléments, notamment les droits de trafic, peuvent être éventuellement modifiés. En outre, les règles et règlements visant les activités aéroportuaires peuvent évoluer, tout comme la disponibilité des créneaux ou installations aéroportuaires appropriés peut varier. Air Canada exploite actuellement un certain nombre de vols sur des routes internationales aux termes d'accords, de règlements ou de politiques convenus entre le Canada et d'autres pays qui désignent le nombre de transporteurs autorisés à assurer des vols sur ces routes, la capacité des transporteurs assurant le service

sur ces routes, les aéroports à partir desquels ces transporteurs peuvent exploiter des vols internationaux ou encore le nombre de transporteurs autorisés à utiliser certains aéroports en particulier. Toute restriction ou modification ou tout ajout apportés à ces accords, règlements ou politiques pourraient nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. En outre, toute approche plus libérale que pourrait adopter le Canada à l'égard des accords visant les services aériens conclus avec des pays étrangers pourrait porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière, et pourrait entraîner une dépréciation considérable des immobilisations corporelles et incorporelles.

Les projets futurs et actuels d'Air Canada visant la conclusion ou l'expansion de coentreprises de partage des revenus ou d'autres accords de partenariat à l'égard de diverses routes internationales ou la réalisation d'acquisitions ou d'autres transactions peuvent être contestés par les autorités canadiennes ou internationales compétentes ou par des tiers, et ils sont, et peuvent être, assujettis à l'aval des autorités canadiennes et internationales compétentes, à l'absence de contestation de la part de ces autorités et à la satisfaction des exigences réglementaires nécessaires. Rien ne garantit que ces conditions seront remplies ou demeureront en vigueur ou que les exigences ou normes réglementaires en vigueur ou modifiées pourront être satisfaites.

Bien des éléments composant les activités d'Air Canada peuvent également être assujettis, dans un nombre croissant de territoires, à un cadre législatif et réglementaire de plus en plus sévère en matière de réformes environnementales, en ce qui a trait par exemple aux changements climatiques, outre les questions qui font l'objet des paragraphes qui suivent.

Le mécanisme mondial basé sur le marché, appelé régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (« CORSIA »), que l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'« OACI ») a adopté en 2016, vise les émissions des vols internationaux applicables. Le régime CORSIA est appliqué par phases, les deux premières (s'échelonnant de 2021 à 2023 et de 2024 à 2026, respectivement) étant volontaires, la troisième phase (qui s'échelonne de 2027 à 2035) étant obligatoire. Le Canada a adopté volontairement la première phase. En fonction du régime CORSIA, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont continué d'exempter du système d'échange de droits d'émissions de l'Union européenne (l'« UE ») les vols reliant l'Europe et les pays tiers. En 2016, le gouvernement fédéral canadien a proposé un modèle pancanadien pour la tarification du carbone devant être adopté dans toutes les administrations d'ici 2018, la tarification devant se baser sur les émissions de gaz à effet de serre provenant de toutes les sources de carburant fossile, notamment le carburant aviation et les autres carburants qu'utilise Air Canada relativement aux opérations au sol ou à l'équipement fixe de combustion. Les provinces canadiennes peuvent mettre sur pied, soit un système explicite fondé sur les tarifs, comme une taxe sur le carbone ou un système basé sur les prélèvements, soit un système de plafonnement et d'échange. Certaines provinces, notamment la Colombie-Britannique et le Québec, ont instauré un système de tarification du carbone, d'autres appliquent le système du filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone. Air Canada et les transporteurs régionaux exploitant des vols pour le compte d'Air Canada sont assujettis à une tarification sur le carbone visant les vols exploités entre provinces.

Air Canada ne peut prédire si, ni comment, ces initiatives, ou d'autres initiatives, seront mises en œuvre au bout du compte ni l'incidence qu'elles auront sur la Société, et des mesures prises à l'avenir au Canada et à l'étranger pourraient avoir une incidence défavorable sur Air Canada, notamment en accroissant les



coûts qu'elle doit engager. Bien qu'Air Canada maintienne sa focalisation sur l'amélioration des efficacités, notamment en ce qui a trait à la réduction de l'empreinte carbone, l'incidence sur la Société d'initiatives en matière de changements climatiques et d'environnement pourrait dépendre, en partie, de la possibilité et du montant du recouvrement de ces coûts majorés liés à ces initiatives si recouvrement il y a, notamment sous la forme de hausses des tarifs passages et fret.

Air Canada est également assujettie aux lois du Canada et d'autres pays en matière de confidentialité et de sécurité des renseignements sur les passagers et les employés et d'autres renseignements, notamment en ce qui concerne les systèmes d'information préalable sur les passagers et l'accès aux systèmes de réservations des sociétés aériennes, lois qui ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre parmi ceux qui ont autorité sur Air Canada, notamment ceux où elle est en exploitation, exerce des activités ou traite ou stocke des données. En nombre croissant, ces lois et règlements deviennent de plus en plus stricts et peuvent présenter des conflits entre eux. L'obligation de se conformer à ces cadres législatifs et réglementaires entraîne une complexité accrue, des charges d'exploitation supplémentaires, ainsi qu'un risque plus important d'amendes et de pénalités, et tout accroissement du fardeau réglementaire ou toute contravention aux obligations en matière de confidentialité et de sécurité des renseignements pourraient nuire à Air Canada, à ses activités (notamment en touchant son goodwill et sa réputation), à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

En décembre 2020, le ministre des Transports du Canada a demandé à l'Office des transports du Canada d'élaborer un nouveau règlement relatif au remboursement des billets, en indiquant que celui-ci s'appliquerait « aux futurs vols annulés pour des raisons indépendantes de la volonté d'un transporteur aérien, comme une pandémie, et lorsqu'il n'est pas possible pour le transporteur d'effectuer l'itinéraire prévu du passager dans un délai raisonnable ». L'Office des transports du Canada a annoncé le lancement d'une consultation portant sur ce nouveau règlement, en précisant son intention de publier un règlement définitif d'ici l'été 2021. Air Canada ne peut prédire si ce nouveau règlement sera mis en œuvre, ni de quelle façon, pas plus que l'incidence qu'il aura sur la Société.

Certains territoires de compétence (notamment le Canada, les États-Unis, les pays membres de l'Union européenne et d'autres territoires où Air Canada est en exploitation ou exerce des activités ou d'autres territoires pouvant affirmer leur compétence à son égard) ont promulgué et appliqué des mesures en matière de protection et d'accessibilité des consommateurs ainsi que des droits des passagers, et ils pourraient le faire à nouveau à l'avenir, tout comme les autorités de réglementation des pays concernés. Ces mesures peuvent se traduire par des obligations importantes, extraordinaires, incohérentes, voire contradictoires, pour Air Canada et peuvent accroître sa responsabilité et les coûts qu'elle engage. Ces mesures pourraient par conséquent avoir un effet défavorable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

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

Après l'acquisition d'Aéroplan inc. (anciennement Aimia Canada Inc.), propriétaire et exploitant du programme de fidélité Aéroplan, en janvier 2019, Air Canada a mis en œuvre en novembre 2020 un programme de fidélité Aéroplan transformé. Air Canada offre à

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

Changement climatique – Les changements touchant l'environnement, la réglementation environnementale et l'opinion publique concernant le transport aérien pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

À l'instar d'autres sociétés aériennes, Air Canada est assujettie aux risques liés au changement climatique, notamment à l'égard d'autres facteurs décrits dans le présent rapport de gestion. Le secteur du transport aérien est une source de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre et il est assujéti à un cadre législatif et réglementaire exhaustif en la matière, notamment celui décrit dans le présent rapport de gestion. Le changement climatique peut accroître la fréquence et l'intensité des intempéries graves au sol et dans les airs (notamment des épisodes de turbulence), lesquelles peuvent influencer sur de nombreux volets de l'exploitation aérienne et accroître les coûts d'exploitation. Les phénomènes météorologiques violents à des aéroports ou destinations desservis par Air Canada peuvent influencer sur la viabilité ou le coût d'exploiter des vols pour ces destinations. Les préoccupations concernant le changement climatique et l'effet des émissions de carbone provenant du transport aérien pourraient alourdir le fardeau réglementaire, augmenter les taxes et droits sur le carburant, comprimer la demande à l'égard du transport aérien et nuire à la perception qu'a le public d'Air Canada et de sa marque. Le changement climatique ainsi que le défaut de s'adapter et de réagir à l'évolution du cadre réglementaire connexe ou de l'opinion publique, le défaut de mettre en œuvre des technologies réduisant efficacement les répercussions sur le climat ou l'environnement, d'améliorer la durabilité des activités d'exploitation ou par ailleurs de faire face aux enjeux liés au changement climatique en temps opportun seraient susceptibles de porter un grave préjudice à Air Canada, à sa marque, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue au départ et à destination de plusieurs plaques tournantes, dont Toronto Pearson. Les retards ou les interruptions de service, notamment ceux causés par des incidents liés à la sûreté ou à des défaillances informatiques ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques et les conflits de travail des employés des aéroports, des bagagistes, des contrôleurs aériens, du personnel de sûreté et des autres travailleurs qui ne sont pas employés par Air Canada, les épidémies, les pandémies et d'autres restrictions visant la santé publique ou pour d'autres raisons indépendantes de la volonté d'Air Canada, pourraient porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.



Des conditions environnementales, des enjeux technologiques et d'autres facteurs en surcroît de ceux découlant de conditions météorologiques, y compris des facteurs mentionnés dans le présent rapport de gestion, pourraient occasionner des interruptions ou des perturbations de service ou nuire à la demande et faire augmenter le coût des transports aériens. Ces conditions et facteurs d'ordre environnemental, comme ceux qui découleraient d'éruptions volcaniques ou d'autres phénomènes naturels, des facteurs qui ont une origine humaine, ainsi que ceux découlant de l'accroissement de la fréquence, de la force et de la durée de phénomènes météorologiques violents, notamment en raison du changement climatique, pourraient entraîner des interruptions ou des perturbations de service, faire augmenter les coûts d'Air Canada ou comprimer la demande à l'égard du transport aérien, tous des facteurs pouvant porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Transporteurs régionaux – Le manquement de transporteurs régionaux à leurs obligations envers Air Canada pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

Air Canada entend donner plus d'envergure à son réseau au moyen de contrats d'achat de capacité avec certaines sociétés aériennes et des transporteurs régionaux, comme Jazz et Sky Regional, qui exploitent des vols pour le compte d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rémunère Jazz selon un barème fixe pour certains éléments et en fonction des coûts que Jazz engage pour certains autres. Air Canada rembourse également à Jazz certains coûts refacturés que cette dernière prend en charge, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires ou elle prend les dispositions nécessaires pour fournir les produits ou services connexes à Jazz. En outre, le CAC de Jazz stipule la taille minimale du parc aérien que doit maintenir Jazz et prévoit une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à recourir à Jazz pour le temps de vol indiqué. L'augmentation importante des coûts que Jazz engage, l'inexécution des obligations contractuelles de Jazz aux termes du CAC de Jazz, certains facteurs pouvant réduire l'utilisation du parc aérien de Jazz, comme un ralentissement économique ou des perturbations des marchés, ou encore l'interruption ou la cessation imprévues des services de Jazz, ou d'autres circonstances semblables liées à d'autres sociétés aériennes procurant de la capacité à Air Canada, pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

La baisse marquée de la demande de services de transport aérien qu'a provoquée la pandémie de COVID-19 a également eu une incidence défavorable considérable sur la demande de services de transporteurs régionaux. Par conséquent, Air Canada sollicite beaucoup moins son réseau régional, et cette situation devrait se poursuivre dans un avenir prévisible. Air Canada s'attend à ce que la perturbation des services causée par la pandémie de COVID-19 continue à avoir une incidence défavorable sur ses transporteurs régionaux. L'incapacité, en raison de la pandémie de COVID-19 ou d'une autre perturbation profonde du réseau régional d'Air Canada, d'un ou de plusieurs transporteurs régionaux avec qui la Société entretient des relations de s'acquitter de leurs obligations sur une longue période pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada.

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

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

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

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. La plupart des employés d'Air Canada sont syndiqués. Bien qu'Air Canada ait conclu des accords de longue durée avec les syndicats représentant une partie importante de ses effectifs syndiqués, rien ne garantit que les conventions collectives qu'elle conclura ultérieurement avec les syndicats représentant ses employés ou que les résultats des arbitrages se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes d'Air Canada ou qui sont comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient accroître les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ou encore imposer des modalités restreignant ou réduisant la capacité d'Air Canada de maintenir ses objectifs commerciaux ou d'entreprendre des initiatives stratégiques, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités d'Air Canada, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Rien ne garantit que les conventions collectives pourront être de nouveau renouvelées sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura par ailleurs aucun conflit de travail ou action syndicale qui occasionnerait une détérioration, interruption ou perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière de mettre en œuvre ses plans d'entreprise ou d'exercer ses activités, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. En ce qui concerne les syndicats représentant des salariés en poste au Canada, des grèves et lock-out peuvent légalement être déclenchés après l'expiration de ces conventions et



les négociations portant sur leur renouvellement quand certaines conditions préalables prescrites par le Code canadien du travail ont été satisfaites.

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

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

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

Contraintes imposées par des clauses restrictives – Les clauses restrictives prévues dans les accords auxquels Air Canada est partie peuvent avoir une incidence sur la façon dont Air Canada exerce ses activités et, dans certains cas, peuvent même restreindre considérablement, voire entraver, sa capacité d'exercer ses activités

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

En outre, en raison des récentes activités de financement d'Air Canada en réponse à la pandémie de COVID-19, notamment celles décrites dans le présent rapport de gestion, le nombre de financements auxquels ces engagements et dispositions s'appliquent a augmenté, facteur qui assujettit la Société à un risque plus important de défaut croisé et d'accélération croisée en cas de manquement. En outre, des engagements et dispositions supplémentaires

pourraient lier Air Canada alors qu'elle continue à rechercher des liquidités supplémentaires.

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

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

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

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

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

Appareils 737 MAX de Boeing – L'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing dans certains territoires et la perception négative des passagers à cet égard pourrait avoir d'importantes répercussions défavorables sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière, à l'instar de l'éventuelle immobilisation au sol d'autres modèles d'avions

En mars 2019, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (« AESA »), Transports Canada et la Federal Aviation Administration (« FAA ») ont fermé leur espace aérien respectif à l'exploitation des appareils 737 MAX de Boeing, et la société Boeing a annoncé qu'elle suspendait la livraison de ces appareils à ses clients du secteur du transport aérien. Le 18 novembre 2020, la FAA a annulé son ordonnance d'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing et a autorisé leur remise en service dans l'espace aérien des États-Unis à condition que soient respectées certaines conditions,



notamment le respect d'une nouvelle consigne de navigabilité et des exigences en matière de formation des pilotes. En janvier 2021, Transports Canada a rendu publique une consigne de navigabilité aux termes de laquelle sont énoncées les modifications à apporter à l'appareil avant sa remise en service dans l'espace aérien canadien, en plus de prendre un arrêté d'urgence visant les exigences quant à la formation supplémentaire des membres d'équipage. Avec prise d'effet le 20 janvier 2021, Transports Canada a autorisé la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing au Canada, sous réserve du respect de la consigne de navigabilité et de l'arrêté d'urgence. L'AESA n'a pas encore autorisé la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing dans l'espace aérien européen. La prolongation de l'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing dans l'espace aérien de certains territoires pourrait avoir un effet défavorable sur les activités et les projets d'avenir visant le réseau, en plus de comprimer le chiffre d'affaires et d'accroître les coûts, en fonction d'un certain nombre de facteurs, notamment la durée d'indisponibilité des appareils dans ces territoires ainsi que le contexte de remise en service de ces appareils. De plus, la perception des passagers quant à la sûreté des appareils 737 MAX de Boeing pourrait influencer sur la capacité d'Air Canada de remettre ces derniers en service avec succès.

Des facteurs analogues en rapport avec d'autres modèles d'avions, ainsi que des problèmes ou interdictions de vol visant d'autres modèles d'avions qu'exploite éventuellement Air Canada pourraient nuire gravement à la Société, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Régimes de retraite – L'omission ou l'incapacité d'Air Canada de verser les cotisations en trésorerie prévues à ses régimes de retraite pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens, des régimes complémentaires de retraite et des régimes de retraite pour les employés à l'étranger. Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en supposant l'existence indéfinie du régime) et de la solvabilité (en supposant la résiliation immédiate du régime). En outre, tout régime agréé canadien doit faire l'objet de cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice considéré à moins que ces cotisations ne puissent être prélevées (sous réserve des modalités du régime et de la législation en vigueur) d'un excédent de solvabilité suffisant. Les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation prévues) peuvent varier considérablement en fonction de divers facteurs, notamment les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite, l'évolution de la réglementation, les données démographiques du régime, les modifications apportées aux dispositions du régime, les modifications apportées aux stratégies de placement des actifs des régimes, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des régimes et les variations des taux d'intérêt) et d'autres facteurs. La détérioration des conditions économiques ou un fléchissement sensible du chiffre d'affaires d'Air Canada pourraient faire en sorte que les obligations de celle-ci au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite portent un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Se reporter à la rubrique 8.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Personnel essentiel – Air Canada est tributaire de ses employés clés et toute pénurie ou tout roulement de personnel importants pourrait lui nuire considérablement

La capacité d'Air Canada de mener à bien son plan d'entreprise et d'exercer ses activités est tributaire de l'expérience sectorielle, des compétences et des connaissances de nombre d'employés, notamment ses dirigeants, ses gestionnaires, ses employés affectés aux vols, à la technologie et aux activités d'exploitation et autres employés clés. Une pénurie de personnel ou un roulement de personnel importants à la tête ou dans des secteurs clés d'Air Canada seraient de nature à nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les éléments qualifiés dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

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

Le secteur de l'assurance en général, notamment le secteur des assurances aviation, subit de plus en plus de pertes et voit sa rentabilité s'amenuiser depuis quelques années, facteur qui comprime la capacité et accroît les primes. Cette situation pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d'Air Canada que sur sa propre assurabilité à l'avenir, notamment en ce qui concerne la couverture souhaitée ou les modalités qu'elle juge acceptables. Dans l'éventualité où les assureurs actuels d'Air Canada ne pourraient ou ne voudraient lui fournir la couverture nécessaire, les frais d'assurance d'Air Canada pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.



18.

Contrôles et procédures

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

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

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

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

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

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

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et de concert avec eux, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication de la Société (aux termes du *Règlement 52-109*) et a conclu que, au 31 décembre 2020, ces contrôles et procédures étaient efficaces.

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

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière (aux termes du *Règlement 52-109*). Pour ce faire, elle est partie des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne (2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu que, au 31 décembre 2020, les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique de la Société en matière de communication d'informations financières et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

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

En 2020, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence significative sur celui-ci.



19.

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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2020	2019	VARIATION (\$)	2020	2019	VARIATION (\$)
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	(1 003) \$	145 \$	(1 148) \$	(3 776) \$	1 650 \$	(5 426) \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	435	520	(85)	1 849	1 986	(137)
BAIIDA (y compris les éléments particuliers)	(568) \$	665 \$	(1 233) \$	(1 927) \$	3 636 \$	(5 563) \$
Retrancher l'incidence des éléments particuliers	(160)	-	(160)	(116)	-	(116)
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)	(728) \$	665 \$	(1 393) \$	(2 043) \$	3 636 \$	(5 679) \$

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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2020	2019	VARIATION (\$)	2020	2019	VARIATION (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	1 830 \$	4 284 \$	(2 454) \$	9 609 \$	17 481 \$	(7 872) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Charge de carburant aviation	(187)	(1 013)	826	(1 322)	(4 347)	3 025
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(14)	(131)	117	(250)	(627)	377
Éléments particuliers	160	-	160	116	-	116
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	1 789 \$	3 140 \$	(1 351) \$	8 153 \$	12 507 \$	(4 354) \$
SMO (en millions)	6 000	26 431	(77,3) %	37 703	112 814	(66,6) %
CESMO ajustées (en cents)	29,82 ¢	11,88 ¢	150,9 %	21,62 ¢	11,09 ¢	95,1 %



Résultat avant impôts ajusté

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2020	2019	VARIATION (\$)	2020	2019	VARIATION (\$)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	(1 275) \$	172 \$	(1 447) \$	(4 853) \$	1 775 \$	(6 628) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Éléments particuliers	(160)	-	(160)	(116)	-	(116)
Perte (profit) de change	(88)	(92)	4	293	(499)	792
Coût financier net au titre des avantages du personnel	1	10	(9)	27	39	(12)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	214	(5)	219	242	(23)	265
Profit à la cession-bail d'actifs	(18)	-	(18)	(18)	-	(18)
Profit aux règlements et modifications de dettes	-	(6)	6	-	(6)	6
Profit à la cession d'actifs		(13)	13		(13)	13
Résultat avant impôts ajusté	(1 326) \$	66 \$	(1 392) \$	(4 425) \$	1 273 \$	(5 698) \$

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. En outre, les flux de trésorerie disponibles de 2019 ne tiennent pas compte du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 8.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Épuisement du capital net

Air Canada utilise 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 et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement, de remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt que refinance ou remplace la Société 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. Se reporter à la rubrique 8.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.



Aéroplan – Aéroplan inc.

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

BAIIDA – Bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements. Le BAIIDA est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Air Canada retranche les éléments particuliers du calcul du BAIIDA.

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

Boeing – The Boeing Company.

Bombardier – Bombardier Inc.

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

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

CESMO ajustées – Charges d'exploitation par SMO ajustées afin d'en exclure l'effet attribuable à la charge de carburant aviation, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et aux éléments particuliers. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

De Havilland – De Havilland Aircraft of Canada Limited.

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

Épuisement du capital net – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement, de 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. Se reporter à la rubrique 8.5, *Flux de trésorerie consolidés*, et à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Flux de trésorerie disponibles – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles de 2019 ne tiennent pas compte du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 8.5, *Flux de trésorerie consolidés*, et à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

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

Mitsubishi – Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.

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

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

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

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

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

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

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

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

Ratio de levier financier – Ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIDA des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

Résultat avant impôts ajusté – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat et ajusté en vue d'en exclure l'incidence du profit ou de la perte de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

Sky Regional – Lignes Aériennes Sky Regional Inc.



ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS ET NOTES COMPLÉMENTAIRES



Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

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

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

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

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



Calin Rovinescu
Président et chef de la direction



Michael Rousseau
Chef de la direction adjoint et
chef des affaires financières

Le 11 février 2021



Rapport de l'auditeur indépendant

Aux actionnaires d'Air Canada

Notre opinion

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière d'Air Canada et de ses filiales (collectivement, la « société ») aux 31 décembre 2020 et 2019, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates, conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (IFRS).

Ce que nous avons audité

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

- les états consolidés de la situation financière aux 31 décembre 2020 et 2019;
- les comptes consolidés de résultat pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés du résultat global pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés des variations des capitaux propres pour les exercices clos à ces dates;
- les tableaux consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates;
- les notes annexes constituées des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Fondement de l'opinion

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

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

Indépendance

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

Questions clés de l'audit

Les questions clés de l'audit sont les questions qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importantes dans l'audit des états financiers consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2020. Ces questions ont été traitées dans le contexte de notre audit des états financiers consolidés pris dans leur ensemble et aux fins de la formation de notre opinion sur ceux-ci, et nous n'exprimons pas une opinion distincte sur ces questions.



Question clé de l'audit	Façon dont la question clé de l'audit a été traitée dans le cadre de notre audit
<p>Comptabilisation des produits passages et fret <i>Voir la note 2, Base d'établissement et principales méthodes comptables, et la note 20, Produits des activités ordinaires, des états financiers consolidés.</i></p> <p>Les produits passages et fret sont des mesures clés de la performance financière et sont constatés en produits des activités ordinaires au moment où les transports correspondants sont assurés. Les produits passages et les produits fret de l'exercice clos le 31 décembre 2020 ont totalisé respectivement 4 382 M\$ et 920 M\$.</p> <p>De telles opérations reposent sur des systèmes et des contrôles informatiques pour le traitement, l'enregistrement et la comptabilisation d'un volume important d'opérations de faible valeur, notamment par l'intermédiaire de nombreux processus et points d'échange de grandes quantités de données entre une combinaison de systèmes informatiques, de fournisseurs de services externes, de chambres de compensation sectorielles et d'autres transporteurs aériens partenaires.</p> <p>Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison de l'importance des produits passages et fret et du volume des opérations qui nécessitent un travail d'audit important pour tester les produits comptabilisés.</p>	<p>Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> — tester l'efficacité du fonctionnement des contrôles internes liés à la comptabilisation des produits passages et fret : <ul style="list-style-type: none"> • tester les contrôles à l'égard des systèmes informatiques pertinents que la direction a utilisés pour comptabiliser les produits passages et fret; • dans le cas des systèmes informatiques ou des processus impartis à des tiers fournisseurs de services, évaluer les rapports de certification attestant le caractère approprié et l'efficacité des systèmes de contrôle interne mis en place par les fournisseurs de services. — tester un échantillon d'opérations génératrices de produits passages et fret comptabilisées au cours de l'exercice en inspectant la contrepartie reçue et les justificatifs du moment où les transports de passagers et de fret sont fournis, y compris les documents justificatifs provenant des chambres de compensation et d'autres transporteurs aériens partenaires, le cas échéant.
<p>Évaluation du total de l'obligation au titre des prestations <i>Voir la note 2, Base d'établissement et principales méthodes comptables, la note 3, Jugements et estimations comptables critiques, et la note 10, Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, des états financiers consolidés.</i></p> <p>L'obligation nette au titre des prestations de la Société s'élève à 237 M\$, montant qui comprend le total de l'obligation au titre des prestations associée aux prestations de retraite de 23 720 M\$ et aux autres avantages futurs du personnel de 1 562 M\$, au 31 décembre 2020.</p> <p>Le total de l'obligation au titre des prestations associée aux prestations de retraite et aux autres avantages futurs du personnel est déterminé de façon actuarielle annuellement au 31 décembre par les actuaires consultants de la Société (experts choisis par la direction). L'obligation totale au titre des prestations est déterminée au moyen de la méthode des unités de crédit projetées et d'hypothèses portant sur les taux d'actualisation, la progression des salaires, les taux de mortalité et les coûts des soins de santé. La direction a exercé un degré important de jugement pour établir les taux d'actualisation appropriés et poser les hypothèses appropriées quant à la mortalité nécessaires pour déterminer la valeur actualisée du total de l'obligation au titre des prestations.</p> <p>Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison de l'importance du total de l'obligation au titre des prestations et du degré de jugement important exercé par la direction, notamment le recours à des experts choisis par la direction, pour établir les taux d'actualisation appropriés et poser les hypothèses appropriées concernant la mortalité, ce qui a nécessité un niveau élevé de jugement et de subjectivité de la part de l'auditeur pour mettre en œuvre des procédures à l'égard de ces hypothèses. Le travail d'audit a nécessité de recourir à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées en actuariat.</p>	<p>Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> — tester la façon dont la direction a établi les estimations du total de l'obligation au titre des prestations : <ul style="list-style-type: none"> • s'appuyer sur les travaux des experts choisis par la direction pour mettre en œuvre les procédures visant à évaluer le caractère raisonnable du total de l'obligation au titre des prestations associée aux prestations de retraite et aux autres avantages futurs du personnel. Avant de s'appuyer sur ces travaux, évaluer les compétences, les capacités et l'objectivité des experts choisis par la direction, comprendre le travail qu'ils ont effectué et évaluer si leurs travaux constituaient des éléments probants appropriés en déterminant si les hypothèses, les méthodes et les constatations étaient pertinentes et raisonnables; • tester les données utilisées pour déterminer le total de l'obligation au titre des prestations. — avoir recours à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées dans le domaine de l'actuariat pour évaluer le caractère approprié de la méthode et de l'évaluation du caractère raisonnable des taux d'actualisation, de la progression des salaires, des taux de mortalité et des coûts des soins de santé; — tester les informations, y compris l'analyse de sensibilité, présentées dans les états financiers consolidés eu égard à l'évaluation du total de l'obligation au titre des prestations.



Question clé de l'audit	Façon dont la question clé de l'audit a été traitée dans le cadre de notre audit
<p>Test de dépréciation des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles des unités génératrices de trésorerie (UGT) constituées par les gros-porteurs et les appareils monocouloirs</p> <p><i>Voir la note 2, Base d'établissement et principales méthodes comptables, la note 3, Jugements et estimations comptables critiques, et la note 7, Immobilisations incorporelles, des états financiers consolidés.</i></p> <p>Les immobilisations corporelles et incorporelles de la Société totalisaient 13 271 M\$ au 31 décembre 2020. Une partie importante de ces immobilisations a trait aux UGT constituées par les appareils monocouloirs et les gros-porteurs (les UGT). Lorsqu'il existe une indication de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué au niveau de l'UGT. Une perte de valeur est comptabilisée lorsque la valeur comptable d'une UGT excède sa valeur recouvrable.</p> <p>Une évaluation de la valeur recouvrable des UGT comparativement à leur valeur comptable a été effectuée à partir des projections de flux de trésorerie tenant compte de l'actuelle pandémie de COVID-19.</p> <p>La direction a estimé la valeur recouvrable de chacune des UGT en calculant la juste valeur diminuée des coûts de sortie au moyen d'un modèle de flux de trésorerie actualisés. Les projections de flux de trésorerie reposent sur les conditions actuelles et prévues du marché sur une période de cinq ans. La direction a toutefois indiqué que ces projections sont par nature incertaines en raison des répercussions récentes de la pandémie de COVID-19, qui évoluent continuellement. Les principales hypothèses posées par la direction pour estimer la valeur recouvrable des UGT portaient sur les projections de flux de trésorerie, les taux de croissance à long terme après la période de cinq ans et les taux d'actualisation.</p> <p>Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison du jugement important posé par la direction pour estimer la valeur recouvrable des UGT, notamment l'application des principales hypothèses. Cela a nécessité des jugements importants et un niveau élevé de subjectivité de la part de l'auditeur lors de la mise en œuvre de procédures d'audit pour tester les valeurs recouvrables estimées par la direction. Pour mettre en œuvre leurs procédures, les auditeurs se sont fait aider par des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées dans le domaine de l'évaluation.</p>	<p>Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> — tester l'estimation des valeurs recouvrables des UGT effectuée par la direction, notamment : <ul style="list-style-type: none"> • évaluer le caractère approprié de la méthode et du modèle utilisés; • tester le caractère raisonnable des projections des flux de trésorerie et des taux de croissance à long terme en les comparant à des données économiques externes concernant le secteur du transport aérien et aux résultats passés de la Société; • avoir recours à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées dans le domaine de l'évaluation pour évaluer le caractère raisonnable des taux d'actualisation appliqués; • tester les données utilisées dans le modèle de flux de trésorerie actualisés. — tester les informations fournies dans les états financiers consolidés relativement aux hypothèses principales et à la sensibilité qui s'y rattache.



Autres informations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Nous communiquons avec les responsables de la gouvernance, entre autres, au sujet de l'étendue et du calendrier prévus des travaux d'audit ainsi que des constatations importantes dégagées, y compris toute déficience importante dans le contrôle interne que nous aurions relevée au cours de l'audit.

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

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

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

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

Montréal (Québec)
Le 11 février 2021

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



États consolidés de la situation financière

(en millions de dollars canadiens)		31 DÉCEMBRE 2020	31 DÉCEMBRE 2019
ACTIF			
Courant			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		3 658 \$	2 090 \$
Placements à court terme		3 843	3 799
Total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme		7 501	5 889
Liquidités soumises à restrictions	note 2P	106	157
Créances clients	note 20	644	926
Stocks de carburant aviation		41	102
Stocks de rechanges et fournitures	note 2Q	125	110
Charges payées d'avance et autres actifs courants	note 20	254	332
Total de l'actif courant		8 671	7 516
Placements, dépôts et autres actifs	note 5	833	936
Immobilisations corporelles	note 6	12 137	12 834
Actifs au titre des régimes de retraite	note 10	2 840	2 064
Impôts sur le résultat différés	note 12	25	134
Immobilisations incorporelles	note 7	1 134	1 002
Goodwill	note 8	3 273	3 273
Total de l'actif		28 913 \$	27 759 \$
PASSIF			
Courant			
Dettes fournisseurs et charges à payer		2 465 \$	2 456 \$
Produits passages perçus d'avance	note 20	2 314	2 939
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	note 20	572	1 162
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	note 9	1 788	1 218
Total du passif courant		7 139	7 775
Dettes à long terme et obligations locatives	note 9	11 201	8 024
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	note 20	4 032	3 136
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	note 10	3 015	2 930
Provisions liées à la maintenance	note 11	1 040	1 240
Autres passifs non courants		696	181
Impôts sur le résultat différés	note 12	75	73
Total du passif		27 198 \$	23 359 \$
CAPITAUX PROPRES ATTRIBUABLES AUX ACTIONNAIRES			
Capital-actions	note 13	2 150	785
Surplus d'apport		98	83
Cumul des autres éléments du résultat global		(39)	25
Résultats non distribués (déficit)		(494)	3 507
Total des capitaux propres		1 715	4 400
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires		28 913 \$	27 759 \$

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

Au nom du Conseil d'administration :



Vagn Sørensen
Président du Conseil



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



Comptes consolidés de résultat

Exercices clos les 31 décembre

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

		2020	2019
PRODUITS D'EXPLOITATION			
Passages	note 20	4 382 \$	17 232 \$
Fret	note 20	920	717
Autres		531	1 182
Total des produits		5 833	19 131
CHARGES D'EXPLOITATION			
Carburant aviation		1 322	4 347
Salaires et charges sociales		2 242	3 184
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	note 21	1 086	1 956
Dotations aux amortissements	note 6	1 849	1 986
Maintenance avions	note 3	681	1 004
Redevances aéroportuaires et de navigation		545	990
Frais de vente et de distribution		252	874
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits		250	627
Restauration et services à bord		171	445
Communications et technologies de l'information		372	397
Éléments particuliers	note 4	(116)	-
Autres		955	1 671
Total des charges d'exploitation		9 609	17 481
Bénéfice (perte) d'exploitation		(3 776)	1 650
PRODUITS (CHARGES) AUTRES QUE D'EXPLOITATION			
Profit (perte) de change		(293)	499
Produits d'intérêts		132	164
Charges d'intérêts	note 9	(656)	(515)
Intérêts incorporés		25	35
Coût financier net lié aux avantages du personnel	note 10	(27)	(39)
Profit (perte) sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 17	(242)	23
Profit à la cession-bail d'actifs	note 22	18	-
Autres		(34)	(42)
Total des produits (charges) autres que d'exploitation		(1 077)	125
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat		(4 853)	1 775
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	note 12	206	(299)
Bénéfice net (perte nette)		(4 647) \$	1 476 \$
Bénéfice net (perte nette) par action	note 15		
Bénéfice (perte) par action – résultat de base		(16,47) \$	5,51 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué		(16,47) \$	5,44 \$

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



États consolidés du résultat global

Exercices clos les 31 décembre

(en millions de dollars canadiens)

		2020	2019
RÉSULTAT GLOBAL			
Bénéfice net (perte nette)		(4 647) \$	1 476 \$
Autres éléments du résultat global, déduction faite de la charge d'impôts :	note 12		
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat net			
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	note 10	765	(22)
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres		(64)	25
Total du résultat global		(3 946) \$	1 479 \$

États consolidés des variations des capitaux propres

(en millions de dollars canadiens)	CAPITAL SOCIAL	SURPLUS D'APPORT	CUMUL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL	RÉSULTATS NON DISTRIBUÉS (DÉFICIT)	TOTAL DES CAPITAUX PROPRES
1 ^{er} janvier 2019	798 \$	75 \$	– \$	2 404 \$	3 277 \$
Bénéfice net (perte nette)	–	–	–	1 476	1 476
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	–	–	–	(22)	(22)
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	–	–	25	–	25
Total du résultat global	–	–	25	1 454	1 479
Rémunération fondée sur des actions	–	13	–	–	13
Actions émises	14	(5)	–	–	9
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre de rachat	(27)	–	–	(351)	(378)
31 décembre 2019	785 \$	83 \$	25 \$	3 507 \$	4 400 \$
Bénéfice net (perte nette)	–	–	–	(4 647)	(4 647)
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	–	–	–	765	765
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	–	–	(64)	–	(64)
Total du résultat global	–	–	(64)	(3 882)	(3 946)
Rémunération fondée sur des actions	–	15	–	–	15
Actions émises, montant net (note 13)	1 373	–	–	–	1 373
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre de rachat	(8)	–	–	(119)	(127)
31 décembre 2020	2 150 \$	98 \$	(39) \$	(494) \$	1 715 \$

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



Tableaux consolidés des flux de trésorerie

Exercices clos les 31 décembre

(en millions de dollars canadiens)

Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités suivantes

EXPLOITATION

		2020	2019
Bénéfice net (perte nette)		(4 647) \$	1 476 \$
Ajustements au titre du rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation			
Impôts sur le résultat différés	note 12	(164)	227
Dotations aux amortissements	note 6	1 849	1 986
(Profit) perte de change	note 17	82	(361)
Produit des accords sur cartes	note 24	-	1 212
Produit du paiement anticipé de points Aéroplan	note 24	-	400
Profit à la cession-bail d'actifs	note 22	(18)	-
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	note 10	260	210
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 17	242	(37)
Variation des provisions au titre de la maintenance		(54)	49
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		(236)	566
Éléments particuliers	note 4	315	-
Autres		18	(16)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation		(2 353)	5 712

ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Produits des emprunts	note 9	6 262	-
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	note 9	(2 719)	(1 084)
Actions rachetées aux fins d'annulation	note 13	(132)	(373)
Émission d'actions	note 13	1 369	9
Frais de financement		(78)	(1)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement		4 702	(1 449)

ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

Placements à court terme et à long terme		(63)	(255)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles		(1 202)	(2 025)
Produit de la vente d'actifs		12	24
Produit de la cession-bail d'actifs	note 22	485	-
Acquisition d'Aéroplan	note 24	-	(517)
Participation dans Chorus	note 25	-	(97)
Autres		35	75

Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement		(733)	(2 795)
--	--	--------------	----------------

Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(48)	(8)
--	--	-------------	------------

Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		1 568	1 460
---	--	--------------	--------------

Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice		2 090	630
---	--	-------	-----

Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice		3 658 \$	2 090 \$
---	--	-----------------	-----------------

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



1.

Informations générales

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

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

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

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

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus et de ses flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de voyage imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une baisse considérable des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La demande de voyages demeure très difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements dans le monde et la sévérité de ces restrictions au Canada; ces restrictions et les inquiétudes au sujet des déplacements liées à la pandémie de COVID-19 ainsi que les préoccupations et les attentes des voyageurs quant aux précautions à prendre, comme la distanciation physique, compriment sensiblement la demande. En outre, la pandémie de COVID-19 a de sérieuses répercussions économiques, notamment sur les dépenses des entreprises et des ménages, facteur qui pourrait en retour affecter gravement la demande de voyages. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation pourrait s'améliorer. Air Canada suit de très près la situation et prendra les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19. Ces mesures dépendront de divers facteurs, parmi lesquels l'évolution de l'épidémie, la disponibilité de tests de dépistage, de vaccins et de traitements rapides et efficaces à l'égard du virus, les mesures prises par les gouvernements et la réaction des voyageurs, ainsi que le moment de la reprise visant les voyages internationaux et les voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, dont aucun ne peut être prédit avec certitude. Se reporter à la note 17 pour obtenir de plus amples informations sur les activités de financement et les autres mesures prises en réponse à la crise de COVID-19. Se reporter à la note 3 pour certaines précisions relatives aux jugements et estimations comptables critiques, qui ont été mis à jour pour rendre compte de l'incidence actuellement connue de la pandémie de COVID-19. Depuis la mi-mars, la capacité a été considérablement réduite comparativement à 2019 et devrait continuer de se situer à des niveaux considérablement réduits en 2021. La Société continue d'ajuster de manière dynamique la capacité selon le besoin.



2.

Base d'établissement et principales méthodes comptables

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

Le Conseil d'administration de la Société a approuvé les présents états financiers pour publication le 11 février 2021.

Les méthodes comptables ayant servi à l'établissement des présents états financiers sont présentées ci-après. Ces méthodes ont été appliquées uniformément à toutes les périodes présentées, sauf indication contraire.

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré. Les charges de carburant aviation liées aux activités des transporteurs régionaux, qui étaient auparavant prises en compte dans le poste « Charges liées aux transporteurs régionaux », sont désormais présentées dans le poste « Carburant aviation » du compte consolidé de résultat. Ce reclassement se traduit par une meilleure présentation du coût total du carburant associé aux activités de la Société.

A) Base d'évaluation

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

B) Périmètre de consolidation

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

C) Produits passages et fret

Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vols illimités, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. La Société a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens prévoyant une participation au programme de fidélité, des accords intertransporteurs, des accords d'exploitation à code multiple et la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires. Les produits sont affectés selon des formules précisées dans les accords et sont comptabilisés lorsque le transport est effectué. Les produits passages comprennent également certains frais et suppléments ainsi que les produits des services à la clientèle comme la sélection des places et les excédents de bagages, qui sont comptabilisés

au fur et à mesure que le transport est assuré. Les produits passages sont diminués du montant des indemnités de passagers versées directement à des clients lorsque les vols sont retardés ou annulés. Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif courant. Pour les billets inutilisés à leur date d'expiration, la Société inscrit un montant estimatif correspondant aux produits au titre des désistements lorsque le transport est censé être fourni. Ce montant est fondé sur les données historiques et d'autres facteurs.

D) Contrats d'achat de capacité

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité avec des transporteurs régionaux. En vertu de ces contrats, Air Canada se charge de la commercialisation, de la billetterie et des autres dispositions commerciales liées à ces vols, et elle inscrit les revenus qu'elle en tire dans ses produits passages lorsque le transport a été assuré. Les charges d'exploitation liées aux contrats d'achat de capacité, qui sont présentées dans un poste distinct du compte consolidé de résultat intitulé Charges liées aux transporteurs régionaux, comprennent les frais d'achat de capacité, des coûts refacturés, qui sont des coûts directs engagés par le transporteur régional et facturés à la Société, et les autres frais engagés par la Société, qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux, à l'exclusion du carburant. Les frais d'achat de capacité ne comprennent pas la composante des frais liée aux coûts des appareils qui sont comptabilisés comme obligations locatives conformément à IFRS 16. Les charges de carburant aviation liées aux activités des transporteurs régionaux sont incluses dans le poste Carburant aviation pour présenter le coût total du carburant associé aux activités de la Société.

E) Programme de fidélité Aéroplan

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

Les membres Aéroplan peuvent accumuler des points Aéroplan : 1) en achetant des billets d'avion et 2) en achetant des produits et services des partenaires du programme.

Points obtenus pour l'achat de billets d'avion

Les ventes de passages admissibles à l'accumulation de points Aéroplan en vertu du programme de fidélité Aéroplan procurent aux membres 1) un transport aérien et 2) des points Aéroplan. Dans le cadre d'un



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

Points vendus à des partenaires du programme

Les membres Aéroplan peuvent accumuler des points Aéroplan en fonction des achats qu'ils effectuent auprès des partenaires Aéroplan participants comme les compagnies de cartes de crédit, les hôtels et les agences de location de véhicules ou autres partenaires du programme. Les points Aéroplan versés en vertu des accords conclus avec les partenaires du programme sont comptabilisés comme une obligation de prestation unique, à savoir l'octroi futur d'une prime obtenue par un échange de points au membre Aéroplan. La contrepartie reçue pour les points Aéroplan versés aux membres Aéroplan en vertu de ces accords est comptabilisée à titre de produits différés d'Aéroplan.

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

F) Autres produits

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

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

À des fins comptables, la Société agit à titre de mandataire pour certains contrats de sous-location d'appareils à Jazz et présente de ce fait les produits tirés de la sous-location en diminution des charges

liées aux transporteurs régionaux. La Société agit à titre de preneur et de sous-bailleur pour ces contrats.

G) Avantages du personnel

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

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

Les coûts des services rendus au cours de l'exercice considéré et les coûts des services passés, les profits et les pertes sur les réductions ou les liquidations sont comptabilisés dans les salaires et charges sociales. Les intérêts sur les obligations au titre des prestations sont présentés en montant net dans le coût financier net lié aux avantages du personnel. Les écarts actuariels nets, ou réévaluations, sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global et les résultats non distribués, sans reclassement au compte de résultat dans les périodes ultérieures.

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

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

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

H) Régimes de participation aux bénéfices

La Société dispose de régimes de participation aux bénéfices à l'intention de son personnel. Les charges sont calculées à partir des résultats de l'ensemble de l'année civile et constatées tout au long de l'exercice à titre de charge salariale fondée sur l'estimation des paiements annuels devant être faits au titre des régimes.



I) Régimes de rémunération fondée sur des actions

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

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

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

Air Canada a aussi établi un régime d'actionnariat à l'intention des employés, en vertu duquel elle verse, en contrepartie des montants versés par les salariés, des cotisations établies selon des pourcentages prévus au régime. Les employés doivent demeurer au service de la Société et conserver leurs actions jusqu'au 31 mars de l'année suivante pour acquérir les cotisations de la Société. Ces cotisations sont constatées au titre des Salaires et charges sociales à mesure qu'elles sont acquises. La Société a suspendu le versement de cotisations en contrepartie des montants versés par les salariés le 1^{er} mai 2020 (se reporter à la note 14).

J) Maintenance et réparations

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

Les frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils prévues aux contrats de location sont comptabilisés sur la durée du bail au montant des obligations de maintenance au titre de la restitution des appareils à la fin du bail prévues par les contrats de location conclus par la Société et compensés par des frais de maintenance payés d'avance constatés en actif, sauf dans le cas des contrats de services de maintenance facturés à l'heure ou des recouvrements en vertu de contrats de

sous-location d'appareils. Des provisions liées aux obligations de maintenance au titre de la restitution des appareils à la fin du bail sont comptabilisées, le cas échéant, sur les contrats de location d'appareils à titre de charge de maintenance sur la durée du bail en fonction des risques spécifiques liés au passif sur la durée à courir du bail. Les intérêts cumulés sur la provision sont comptabilisés dans les autres charges autres que d'exploitation. Tout changement de la provision au titre de la maintenance relative aux obligations de restitution des appareils en fin de bail est comptabilisé comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation et amorti par la suite dans l'état de résultat sur la durée à courir du bail. Toute différence entre le coût réel de la maintenance et le montant constitué en guise de provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions.

K) Autres charges d'exploitation

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

L) Instruments financiers

Comptabilisation

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

Classement

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

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

La Société a établi le classement suivant :

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



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

Évaluation

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

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

Dépréciation

La Société évalue toutes les informations disponibles, y compris, de façon prospective, les pertes de crédit attendues associées à ses actifs comptabilisés au coût amorti. La méthode d'évaluation de la dépréciation dépend de la question de savoir si le risque de crédit a augmenté de manière importante. Pour déterminer si le risque de crédit a augmenté de façon importante, la Société compare le risque de défaillance lié à l'actif à la date de présentation de l'information financière avec le risque de défaillance à la date de comptabilisation initiale en se basant sur toutes les informations qu'elle a pu obtenir ainsi que sur les informations prospectives raisonnables et justifiables. Dans le cas des créances clients seulement, la Société applique, comme le permet IFRS 9, l'approche simplifiée qui exige que les pertes de crédit attendues pour la durée de vie soient comptabilisées à partir de la comptabilisation initiale des créances clients.

Dérivés et comptabilité de couverture

La Société a recours aux instruments dérivés liés au change et au prix du carburant ainsi qu'à des contrats à terme sur actions pour réduire les risques auxquels l'exposent ces éléments. Les instruments dérivés sont inscrits à l'état consolidé de la situation financière à la juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers devant faire l'objet d'un poste distinct. Les variations de la juste valeur des instruments dérivés sont constatées dans les produits (charges) autres que d'exploitation, à l'exception des variations efficaces des dérivés liés au carburant désignés en vertu de la comptabilité de couverture, comme il est décrit ci-dessous. Les

instruments dérivés sont inscrits dans les charges payées d'avance et les autres actifs courants, les dépôts et autres actifs, les dettes fournisseurs et charges à payer et les autres passifs non courants, selon les modalités prévues aux contrats. Tous les flux de trésorerie associés à l'achat et à la vente de dérivés sont classés comme des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation dans le tableau consolidé des flux de trésorerie.

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

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

M) Conversion des devises

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

N) Impôts sur le résultat

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



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

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

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable que la Société disposera de bénéfices imposables futurs auxquels les différences temporelles pourront être imputées.

O) Bénéfice (perte) par action

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

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

Le nombre moyen pondéré d'actions en circulation dans le bénéfice par action – résultat dilué est aussi ajusté pour tenir compte du nombre d'actions qui seraient émises lors de la conversion des billets convertibles. En outre, le résultat net est ajusté pour tenir compte de l'effet après impôt de toute modification du résultat net qui résulterait de la conversion, y compris les intérêts comptabilisés au cours de la période, les taux de change comptabilisés sur le principal de la dette et la réévaluation à la valeur du marché du dérivé incorporé, à moins que le résultat des ajustements ne soit antidilutif.

P) Liquidités soumises à restrictions

La Société a comptabilisé sous l'actif courant des liquidités soumises à restrictions, qui représentent les fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits passages perçus d'avance.

Les liquidités soumises à restrictions échéant à plus d'un an à compter de la date du bilan sont intégrées aux placements, dépôts et autres actifs et ont trait à des fonds déposés auprès de divers établissements financiers comme garanties de lettres de crédit et autres éléments.

Q) Stocks de carburant aviation et de recharges et fournitures

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

La Société n'a pas comptabilisé de perte de valeur des stocks ou de reprise de pertes de valeur des stocks constatées antérieurement pendant les périodes considérées. Est compris dans la maintenance avions un montant de 48 M\$ au titre des recharges et fournitures utilisées au cours de l'exercice (72 M\$ en 2019).

R) Immobilisations corporelles

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

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



Les valeurs résiduelles et les durées d'utilité sont revues au moins une fois l'an et les taux d'amortissement sont ajustés en conséquence sur une base prospective. Le montant des profits et des pertes résultant de la sortie d'une immobilisation corporelle est déterminé par la comparaison du produit de la sortie avec la valeur comptable de l'immobilisation corporelle et il est comptabilisé dans les profits et pertes autres que d'exploitation, au compte consolidé de résultat.

S) Intérêts incorporés

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

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

T) Contrats de location

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

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

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont comptabilisés selon IAS 16 *Immobilisations corporelles*. Les appareils comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation font l'objet des mêmes méthodes comptables que les appareils détenus directement, c'est-à-dire que les actifs au titre de droits d'utilisation sont décomposés et amortis sur la durée du contrat de location. Comme pour les appareils détenus, les travaux de maintenance admissibles sont incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée du bail ou la durée d'utilité moyenne prévue, si elle est plus courte.

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

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

Cession-bail

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

Contrats de location avions

Au 31 décembre 2020, 107 appareils de la Société étaient visés par des contrats de location assortis de droits d'utilisation (127 appareils au 31 décembre 2019); Air Canada a comptabilisé des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives relativement à ces appareils, conformément aux dispositions d'IFRS 16. Air Canada détient en outre des contrats de location à titre de preneur à l'égard d'appareils utilisés par les transporteurs régionaux fournissant des services en vertu de leurs contrats d'achat de capacité (« CAC ») respectifs; elle a comptabilisé des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives d'Air Canada relativement à ces appareils. Au 31 décembre 2020, 121 appareils (131 appareils au 31 décembre 2019) étaient exploités en vertu de tels contrats pour le compte d'Air Canada.

Baux immobiliers

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



U) Immobilisations incorporelles

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

	DURÉE D'UTILITÉ ESTIMATIVE	PÉRIODE D'AMORTISSEMENT À COURIR AU 31 DÉCEMBRE 2020
Droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux	indéfinie	sans objet
Appellations commerciales	indéfinie	sans objet
Immobilisations d'ordre technologique (développées en interne)	de 5 à 15 ans	de 1 à 15 ans
Immobilisations liées à des contrats (accords commerciaux d'Aéroplan)	11,5 ans	10 ans

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

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

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

Des immobilisations incorporelles découlant de contrats et des immobilisations incorporelles liées au marketing (marque de commerce) ont été comptabilisées à la date de l'acquisition d'Aéroplan. Les immobilisations incorporelles découlant de contrats ont une durée d'utilité résiduelle estimative de 10 ans, ce qui correspond à la durée des principaux accords commerciaux conclus avec les partenaires du programme, qui expirent en 2030. La marque de commerce est considérée comme une immobilisation incorporelle à durée de vie indéterminée.

V) Goodwill

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

W) Dépréciation d'actifs non courants

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

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



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

X) Actifs non courants (ou groupes destinés à être cédés) détenus en vue de la vente

Les actifs non courants (ou les groupes destinés à être cédés) sont classés comme des actifs détenus en vue de la vente si leur valeur comptable est recouvrée principalement par le biais d'une transaction de vente, s'ils sont disponibles pour vente immédiate dans leur état actuel et si une vente est hautement probable. Ils sont évalués au plus faible de leur valeur comptable et de leur juste valeur diminuée des coûts de sortie.

Y) Provisions

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

Z) Éléments particuliers

Sont qualifiés de particuliers les éléments qui, de l'avis de la direction, doivent être présentés séparément du fait de leur taille ou de leur incidence pour permettre une pleine compréhension de la performance financière de la Société. Se reporter à la note 4.

AA) Information sectorielle

Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation. Les informations à fournir sur les secteurs d'exploitation sont fondées sur les informations contenues dans les rapports destinés au principal décideur opérationnel. Pour la Société, le principal décideur opérationnel, à qui il incombe d'affecter les ressources et d'évaluer la performance des activités, est le chef de la direction.

BB) Subventions gouvernementales

La Société comptabilise les subventions gouvernementales quand elle a l'assurance raisonnable qu'elle réunit les critères d'admissibilité à ces subventions et que ces dernières seront reçues. Les subventions gouvernementales à recevoir sont comptabilisées dans les créances clients à l'état consolidé de la situation financière. La Société comptabilise les subventions gouvernementales dans le compte consolidé de résultat de la période au cours de laquelle sont inscrites les charges que la subvention est censée compenser. Lorsqu'une subvention gouvernementale devient exigible à titre de compensation de charges engagées à des périodes précédentes, elle est comptabilisée dans le résultat net de la période au cours de laquelle elle devient exigible.

CC) Normes comptables nouvelles et modifiées publiées, mais non encore en vigueur

Réforme des taux interbancaires offerts

En août 2020, l'IASB a publié des modifications des normes suivantes : IFRS 9 *Instruments financiers*, IAS 39 *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*, IFRS 7 *Instruments financiers : informations à fournir*, IFRS 4 *Contrats d'assurance* et IFRS 16 *Contrats de location*.

Les modifications portent sur les problèmes découlant de la mise en œuvre de la réforme des taux interbancaires qui prévoit le remplacement des taux interbancaires par d'autres taux de référence. Pour les instruments financiers au coût amorti, les modifications prévoient une mesure de simplification suivant laquelle si la réforme des taux interbancaires a pour conséquence un changement des flux de trésorerie contractuels et que ce changement est effectué sur une base économiquement équivalente, il est alors comptabilisé en mettant à jour le taux d'intérêt effectif sans comptabilisation immédiate d'un profit ou d'une perte. Les modifications prévoient aussi d'autres exclusions temporaires qui soustraient à l'application de certaines dispositions d'IAS 39 en matière de comptabilité de couverture les relations de couverture touchées par la réforme des taux interbancaires.

Les modifications s'appliquent pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2021, et leur application anticipée est permise. La Société adoptera la modification le 1^{er} janvier 2021 et a choisi d'appliquer la mesure de simplification. Elle évalue actuellement quelles pourraient être les modifications de la dette et des contrats de location qu'entraînerait un remplacement des taux interbancaires par d'autres taux avant que les taux interbancaires ne soient plus en vigueur. Au 31 décembre 2020, la dette et les contrats de location susceptibles d'être visés par la réforme des taux interbancaires totalisaient 1 718 M\$ US au taux interbancaire offert à Londres (« TIOL »). La Société a aussi des emprunts et des contrats de location d'appareils qui renvoient à des taux d'intérêt de référence dans des juridictions à taux multiples, notamment le taux offert en dollars canadiens (« CDOR »), soit 1 007 M\$, et le TIBOR offert en yens, soit 5 M\$.



3.

Jugements et estimations comptables critiques

Pour préparer les états financiers conformément aux PCGR, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur les montants figurant dans les états financiers et les notes annexes. Ces estimations et les hypothèses correspondantes reposent sur l'expérience passée, les plans d'exploitation futurs et divers autres facteurs jugés raisonnables dans les circonstances, et les résultats de ces estimations constituent le fondement des jugements portés sur les valeurs comptables des actifs et des passifs. Les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les résultats réels pourraient être très différents de ces estimations.

Les principales estimations et les principaux jugements établis dans le cadre de la préparation des présents états financiers concernent, entre autres, les éléments qui suivent. D'autres informations sont également fournies à la rubrique sur la méthode comptable applicable ou dans la note portant sur l'élément.

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

La Société évalue au besoin s'il y a eu perte de valeur en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable, qui correspond au montant le plus élevé entre sa juste valeur diminuée des coûts de sortie et sa valeur d'utilité. La juste valeur diminuée des coûts de sortie peut être calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés, qui exige que la direction fasse un certain nombre d'hypothèses importantes liées aux intervenants du marché, notamment au sujet des projections de flux de trésorerie, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs. Se reporter à la note 7.

Avantages futurs du personnel

Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite de la Société sont déterminés au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses et des estimations, notamment celles ayant trait aux taux d'actualisation, à la progression des salaires et aux taux de mortalité. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante. Se reporter à la note 10 pour de plus amples informations.

Impôts sur le résultat

À compter du deuxième trimestre de 2020, les actifs nets d'impôts sur le résultat différés liés aux pertes fiscales non utilisées et d'autres différences temporaires déductibles n'ont pas été comptabilisés. La direction a évalué les indications positives et négatives disponibles afin d'estimer si un bénéfice imposable suffisant pourra être dégagé pour permettre l'utilisation des actifs d'impôts différés existants. Comme il est décrit à la note 1, en raison de la pandémie de COVID-19, il existe un grand nombre d'indications négatives liées aux pertes subies durant l'exercice en cours et le moment où la situation s'améliorera est incertain. Ces indications négatives l'emportent actuellement sur les indications positives historiques, les actifs nets d'impôts différés n'ont pas été comptabilisés. Des actifs d'impôts différés n'ont été comptabilisés que dans la mesure où l'on s'attend à ce que

les différences temporaires imposables se résorbent et génèrent un bénéfice imposable auquel les actifs d'impôts différés pourront être appliqués. Les déductions d'impôt sur le résultat futures sous-jacentes aux actifs d'impôts différés non comptabilisés restent disponibles pour être utilisées à l'avenir afin de réduire le bénéfice imposable. Se reporter à la note 12.

Programme de fidélité Aéroplan

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

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points Aéroplan qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés. Les désistements sont évalués par la direction en fonction des modalités du programme et des modèles historiques d'accumulation et d'échange, ajustés pour tenir compte des modifications de toute modalité ou de tout autre fait qui pourrait avoir une incidence sur les échanges futurs. La direction utilise des modèles statistiques et des simulations pour estimer les désistements. Une modification des hypothèses relatives au nombre de points qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les produits des activités ordinaires de l'exercice au cours duquel la modification survient.

Au 31 décembre 2020, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s'établissait à 3 256 M\$. À titre d'exemple, une variation hypothétique de 1 % du nombre de points en circulation qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 33 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

Période d'amortissement des actifs non courants

La Société fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actualisée et future des actifs, des projets concernant le parc aérien de la Société et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant aviation et des autres coûts liés à l'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires, pourraient donner lieu à des variations, qui pourraient être



importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois l'an. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 14 M\$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas changer notablement.

Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réellement engagé à la fin de la location et le montant de la provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est comptabilisée comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation. Se reporter à la note 11 a) pour de plus amples informations.



4.

Éléments particuliers

Sont qualifiés de particuliers les éléments qui, de l'avis de la direction, doivent être présentés séparément du fait de leur taille ou de leur incidence pour permettre une pleine compréhension de la performance financière de la Société.

Les éléments particuliers comptabilisés dans les charges d'exploitation sont les suivants :

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
Pertes de valeur	315 \$	- \$
Provisions pour réduction de l'effectif	127	-
Subvention salariale d'urgence du Canada, montant net	(554)	-
Autres	(4)	-
Éléments particuliers	(116) \$	- \$

Pertes de valeur

En raison des réductions de capacité liées aux effets de la pandémie de COVID-19, Air Canada devance le retrait de son parc aérien de certains appareils 767 de Boeing, A319 d'Airbus et E190 d'Embraer plus anciens. Ces appareils sont mis hors service et retirés des unités génératrices de trésorerie afin d'évaluer la présence éventuelle de pertes de valeur. Un modèle fondé sur la juste valeur diminuée du coût de la mise hors service reposant sur des données d'entrée de niveau 3 a servi pour évaluer la dépréciation. La valeur recouvrable des appareils détenus par la Société, soit 91 M\$, est égale aux produits attendus de la cession, ce qui correspond aux meilleures estimations de la direction fondées, entre autres, sur des données d'entrée provenant de guides d'évaluation publiés ajustés pour tenir compte des meilleures estimations de la direction concernant la conjoncture actuelle. La valeur recouvrable des appareils loués a été déterminée comme étant l'obligation nette estimée pour régler les contrats de location composée des paiements de loyers contractuels futurs et des coûts de restitution à la fin du bail.

Une perte de valeur sans incidence sur la trésorerie de 283 M\$ a été comptabilisée 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 attendue. Des changements dans les estimations concernant le produit de la cession attendue pourraient donner lieu à des ajustements de la perte de valeur à des périodes ultérieures.

La Société a aussi comptabilisé une perte de valeur de 32 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 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.

Provisions pour réduction de l'effectif

En raison de l'épidémie de COVID-19, Air Canada a entrepris de réduire son effectif d'environ 20 000 employés au deuxième trimestre de 2020, soit plus de la moitié de son personnel, au moyen de mises à pied techniques, de cessations d'emploi, de retraites anticipées et de congés spéciaux. Une provision pour réduction de l'effectif de 78 M\$ a été comptabilisée relativement à ces mesures. Les paiements effectués jusqu'à la clôture de l'exercice ont totalisé 32 M\$, l'obligation restante s'établissant à 46 M\$ au 31 décembre 2020. La provision comprend les coûts estimés des avis et des indemnités de cessation d'emploi estimées prévues dans les conventions collectives de la Société et les lois en vigueur, dont le montant pourrait être ajusté selon divers facteurs comme le préavis pertinent, le nombre des employés en mise à pied technique et la période pendant laquelle ils le demeurent. Outre cette provision, des indemnités de cessation d'emploi et des mesures de réduction de 49 M\$ ont été comptabilisées relativement aux obligations au titre des prestations de retraite et des avantages du personnel.

Subvention salariale d'urgence du Canada

En avril 2020, le gouvernement du Canada a annoncé le programme de Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC »), une aide accordée aux employeurs pour qu'ils maintiennent ou rétablissent au registre de paie leurs employés en poste au Canada et pour atténuer les difficultés découlant de la pandémie de COVID-19.

Air Canada a déterminé qu'elle remplissait les critères d'admissibilité à titre d'employeur et a demandé la SSUC avec effet rétroactif au 15 mars 2020. La Société a comptabilisé un montant brut total en vertu du programme de SSUC de 656 M\$ pour l'exercice 2020. Des paiements en trésorerie de 586 M\$ ont été reçus au cours de l'exercice 2020. En juillet 2020, le programme a été modifié et prolongé jusqu'en décembre 2020. En septembre et en novembre 2020, le gouvernement du Canada a annoncé des prolongations supplémentaires du programme jusqu'en juin 2021. Air Canada entend continuer à participer au programme de SSUC, sous réserve de satisfaction des exigences d'admissibilité. Le montant de la SSUC est comptabilisé dans les éléments particuliers, déduction faite 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.



5.

Placements, dépôts et autres actifs

(en millions de dollars canadiens)

		2020	2019
Placements à long terme		512 \$	512 \$
Participation dans Chorus	note 25	58	126
Liquidités soumises à restrictions	note 2P	87	102
Dépôts liés aux appareils		79	98
Paiements anticipés en vertu de contrats de maintenance		72	56
Contrats à terme sur actions	note 17	14	27
Autres dépôts		11	15
		833 \$	936 \$



6.

Immobilisations corporelles

(en millions de dollars canadiens)	31 DÉCEMBRE 2020			31 DÉCEMBRE 2019		
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR COMPTABLE NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR COMPTABLE NETTE
IMMOBILISATIONS CORPORELLES DÉTENUES						
Matériel volant et équipement de vol	13 251 \$	5 419 \$	7 832 \$	12 920 \$	4 616 \$	8 304 \$
Immeubles et améliorations locatives	1 033	553	480	923	501	422
Équipement de services au sol et autres équipements	665	439	226	640	395	245
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	754	-	754	1 041	-	1 041
Immobilisations corporelles détenues	15 703 \$	6 411 \$	9 292 \$	15 524 \$	5 512 \$	10 012 \$
Appareils d'Air Canada	5 019 \$	3 340 \$	1 679 \$	5 055 \$	3 282 \$	1 773 \$
Appareils des transporteurs régionaux	2 002	1 169	833	1 893	1 135	758
Terrains et immeubles	510	177	333	447	156	291
Actifs au titre de droits d'utilisation	7 531 \$	4 686 \$	2 845 \$	7 395 \$	4 573 \$	2 822 \$
Immobilisations corporelles	23 234 \$	11 097 \$	12 137 \$	22 919 \$	10 085 \$	12 834 \$

Quatorze appareils A220 d'Airbus ont été ajoutés aux appareils détenus en 2020.

Comme il est indiqué à la note 4, une perte de valeur de 283 M\$ a été comptabilisée en 2020 dans les éléments particuliers relativement au retrait accéléré de certains appareils plus anciens et d'équipements accessoires du parc d'Air Canada et est incluse dans l'amortissement cumulé dans le tableau ci-dessus.

Sont aussi inclus dans le matériel volant et l'équipement de vol 15 appareils et 15 moteurs de rechange (16 appareils et 15 moteurs de rechange en 2019) loués à des transporteurs fournissant des services en vertu de leurs CAC d'un coût de 389 M\$ (353 M\$ en 2019), moins l'amortissement cumulé de 172 M\$ (154 M\$ en 2019) pour une valeur comptable nette de 217 M\$ (199 M\$ en 2019). La dotation aux amortissements relative à ces matériel volant et équipement de vol pour 2020 s'est établie à 24 M\$ (21 M\$ en 2019).

Comme il est décrit plus amplement à la note 22, en 2020, la Société a procédé à la cession-bail de neuf appareils 737 MAX de Boeing.

Certaines immobilisations corporelles ont été affectées en garantie comme il est plus amplement décrit à la note 9 sous la rubrique des instruments d'emprunt pertinents.

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{ER} JANVIER 2020	ENTRÉES	RECLASSEMENTS	SORTIES	AMORTISSEMENT	31 DÉCEMBRE 2020
IMMOBILISATIONS CORPORELLES DÉTENUES						
Matériel volant et équipement de vol	8 304 \$	720 \$	269 \$	(419) \$	(1 042) \$	7 832 \$
Immeubles et améliorations locatives	422	-	112	-	(54)	480
Équipement de services au sol et autres équipements	245	28	-	-	(47)	226
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	1 041	94	(381)	-	-	754
Immobilisations corporelles détenues	10 012 \$	842 \$	- \$	(419) \$	(1 143) \$	9 292 \$
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	1 773 \$	573 \$	- \$	- \$	(667) \$	1 679 \$
Appareils des transporteurs régionaux	758	257	-	(6)	(176)	833
Terrains et immeubles	291	75	-	(3)	(30)	333
Actifs au titre de droits d'utilisation	2 822 \$	905 \$	- \$	(9) \$	(873) \$	2 845 \$
Immobilisations corporelles	12 834 \$	1 747 \$	- \$	(428) \$	(2 016) \$	12 137 \$



(en millions de dollars canadiens)	1 ^{ER} JANVIER 2019	ENTRÉES	RECLASSE- MENTS	SORTIES	AMORTISSE- MENT	31 DÉCEMBRE 2019
IMMOBILISATIONS CORPORELLES DÉTENUES						
Matériel volant et équipement de vol	8 109 \$	893 \$	355 \$	(14) \$	(1 039) \$	8 304 \$
Immeubles et améliorations locatives	404	26	41	-	(49)	422
Équipement de services au sol et autres équipements	197	66	21	(1)	(38)	245
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	933	525	(417)	-	-	1 041
Immobilisations corporelles détenues	9 643 \$	1 510 \$	- \$	(15) \$	(1 126) \$	10 012 \$
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	1 620 \$	704 \$	- \$	(7) \$	(544) \$	1 773 \$
Appareils des transporteurs régionaux	707	234	-	(7)	(176)	758
Terrains et immeubles	213	104	-	-	(26)	291
Actifs au titre de droits d'utilisation	2 540 \$	1 042 \$	- \$	(14) \$	(746) \$	2 822 \$
Immobilisations corporelles	12 183 \$	2 552 \$	- \$	(29) \$	(1 872) \$	12 834 \$

Le tableau qui suit présente la ventilation de la dotation aux amortissements comptabilisée dans le compte consolidé de résultat.

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
Matériel volant et équipement de vol	930 \$	1 039 \$
Immeubles et améliorations locatives	54	49
Équipement de services au sol et autres équipements	47	38
Immobilisations corporelles détenues	1 031	1 126
Appareils d'Air Canada	496	544
Appareils des transporteurs régionaux	176	176
Terrains et immeubles	30	26
Actifs au titre de droits d'utilisation	702	746
Immobilisations corporelles	1 733	1 872
Stocks de rechanges et fournitures	14	19
Immobilisations incorporelles	102	95
Dotations aux amortissements	1 849 \$	1 986 \$



7.

Immobilisations incorporelles

(en millions de dollars canadiens)	DROITS DE ROUTE ET CRÉNEAUX AÉROPORTUAIRES INTERNATIONAUX	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES DÉCOULANT DE CONTRATS	APPELLATIONS COMMERCIALES	IMMOBILISATIONS D'ORDRE TECHNOLOGIQUE (DÉVELOPPÉES EN INTERNE)	TOTAL
EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2019					
Au 1 ^{er} janvier 2019	97 \$	- \$	88 \$	219 \$	404 \$
Entrées	-	225	90	378	693
Amortissement	-	(19)	-	(76)	(95)
Au 31 décembre 2019	97 \$	206 \$	178 \$	521 \$	1 002 \$
AU 31 DÉCEMBRE 2019					
Coût	97 \$	225 \$	178 \$	928 \$	1 428 \$
Amortissement cumulé	-	(19)	-	(407)	(426)
	97 \$	206 \$	178 \$	521 \$	1 002 \$
EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2020					
Au 1 ^{er} janvier 2020	97 \$	206 \$	178 \$	521 \$	1 002 \$
Entrées	-	-	-	259	259
Amortissement	-	(19)	-	(108)	(127)
Au 31 décembre 2020	97 \$	187 \$	178 \$	672 \$	1 134 \$
AU 31 DÉCEMBRE 2020					
Coût	97 \$	225 \$	178 \$	1 051 \$	1 551 \$
Amortissement cumulé	-	(38)	-	(379)	(417)
	97 \$	187 \$	178 \$	672 \$	1 134 \$

En 2020, des actifs liés à la technologie dont le coût et l'amortissement cumulé atteignaient 110 M\$ (29 M\$ en 2019) ont été mis hors service.

Certains droits de route et créneaux aéroportuares internationaux sont affectés en garantie de billets garantis prioritaires comme le décrit la note 9.

Évaluation de la perte de valeur

Une évaluation de la valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie de la Société comparativement à leur valeur comptable a été effectuée à partir des projections de flux de trésorerie tenant compte de la pandémie de COVID-19. Cette évaluation a été effectuée en parallèle au test de dépréciation annuel auquel sont soumises toutes les immobilisations incorporelles qui ont une durée de vie indéfinie. L'affectation des immobilisations incorporelles à durée indéfinie aux unités génératrices de trésorerie se chiffre à 165 M\$ pour la flotte de gros-porteurs et à 110 M\$ pour la flotte d'appareils monocouloirs. La valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie a été évaluée à partir de la juste valeur diminuée des coûts de sortie au moyen d'un modèle de flux de trésorerie actualisés. Le modèle de flux de trésorerie actualisés représenterait une évaluation de la juste valeur de niveau 3 dans la hiérarchie des justes valeurs d'IFRS 13. Les flux de trésorerie correspondent aux projections les plus plausibles de la direction étant donné les conditions actuelles et prévues du marché sur une période de cinq ans. La pandémie de COVID-19 et ses répercussions sur l'économie devraient durer plusieurs années. Ces projections sont toutefois par nature incertaines et évoluent constamment et de manière imprévisible, ce qui implique la modélisation de nombreuses variables et éventualités.

Il est possible qu'à long terme, ces projections ne se concrétisent pas si la demande passagers est inférieure aux niveaux projetés et si les restrictions de voyage persistent et que leur durée et leurs conséquences sont plus importantes que ce qui est actuellement prévu.

La valeur recouvrable des deux unités génératrices de trésorerie excédait leurs valeurs comptables respectives d'un montant total variant entre environ 2 G\$ et 5 G\$ selon différents scénarios. La direction a pris en considération les changements raisonnablement possibles des hypothèses principales au moyen de plusieurs scénarios de modélisation et analyses de sensibilité et a déterminé que de tels changements ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable de chaque UGT devienne inférieure à sa valeur comptable.



Les principales hypothèses ayant servi aux calculs de la juste valeur diminuée des coûts de sortie pour l'exercice 2020 sont présentées ci-dessous :

Principales hypothèses	2020	Méthode utilisée pour déterminer les valeurs
Taux d'actualisation moyen	9,25 %	<p>Repose sur des hypothèses liées aux intervenants du marché concernant le coût moyen pondéré du capital de la Société, ajusté pour tenir compte des impôts et des risques particuliers applicables à chaque unité génératrice de trésorerie évaluée.</p> <p>Les données prises en compte dans les différents scénarios s'échelonnaient entre 9,5 % et 11 % pour l'UGT constituée des gros-porteurs et entre 7,5 % et 9 % pour l'UGT constituée des appareils monocouloirs.</p>
Taux de croissance à long terme	2,5 %	<p>Les projections des flux de trésorerie au-delà de la période de cinq ans prévoient une augmentation de 2,5 % qui correspond à l'hypothèse de croissance à long terme du secteur du transport aérien compte tenu de divers facteurs, comme les projets de la Société concernant son parc aérien et les hypothèses relatives à la croissance du secteur.</p>
Fourchette de prix du baril de carburant aviation	66 \$ US–89 \$ US	<p>Les prix du carburant aviation sont présumés suivre la reprise des marchés mondiaux et correspondent à la meilleure estimation de la fourchette des conditions futures du marché établie par la direction.</p> <p>Les nouvelles questions liées aux enjeux climatiques, comme la modification de la réglementation, peuvent avoir une incidence sur cette hypothèse au cours des années à venir.</p>

Une évaluation de la dépréciation des appareils qui seront retirés de façon permanente du parc aérien a été effectuée séparément de l'évaluation des UGT de la Société et a donné lieu à la comptabilisation d'une perte de valeur de 283 M\$ dans les éléments particuliers en 2020 comme l'indique la note 4.



8.

Goodwill

Le goodwill est soumis à un test de dépréciation au moins une fois l'an. Le test de dépréciation du goodwill est effectué par application du modèle de la juste valeur diminuée des coûts de sortie au niveau du secteur d'exploitation. Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation, et ce secteur représente le niveau le plus bas auquel le goodwill est suivi pour les besoins de gestion interne.

Pour évaluer s'il y a eu dépréciation du goodwill, la Société compare la valeur recouvrable totale de l'entité au complet, qui correspond à la somme de sa capitalisation boursière inscrite à la cote et de la juste valeur de sa dette, à la valeur comptable de son actif net déduction faite de la dette à long terme. Si la valeur comptable excède la valeur recouvrable, une perte de valeur est comptabilisée. Aucune perte de valeur n'a été comptabilisée eu égard à la valeur du goodwill depuis son acquisition.

Les tests de dépréciation effectués aux 31 décembre 2020 et 2019 n'ont donné lieu à la comptabilisation d'aucune perte de valeur. Des changements raisonnablement possibles des hypothèses principales ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable du goodwill devienne inférieure à sa valeur comptable.



9.

Dettes à long terme et obligations locatives

	ÉCHÉANCE FINALE	TAUX D'INTÉRÊT MOYEN PONDÉRÉ	31 DÉCEMBRE 2020	31 DÉCEMBRE 2019
		(%)	(en millions de dollars canadiens)	(en millions de dollars canadiens)
Financement d'appareils a)				
Financement en dollars US à taux fixe	2021 – 2030	4,86	3 791 \$	3 200 \$
Financement en dollars US à taux variable	2026 – 2027	2,12	483	544
Financement en dollars CA à taux fixe	2026 – 2030	3,78	232	259
Financement en dollars CA à taux variable	2021 – 2032	2,50	1 007	264
Financement en yens à taux fixe	2027	1,84	145	141
Financement en yens à taux variable	2027	3,00	5	8
Billets convertibles b)	2025	4,00	667	-
Billets garantis prioritaires et de deuxième rang – en dollars CA c)	2023 – 2024	8,18	1 040	200
Billets non garantis prioritaires – en dollars US d)	2021	7,75	509	520
Autre financement garanti – en dollars US e)	2023	1,90	1 483	737
Autre financement garanti – en dollars CA e)	2022	2,92	199	-
Dettes à long terme		4,36	9 561	5 873
Obligations locatives				
Appareils d'Air Canada	2021 – 2029	5,31	1 996	1 924
Appareils des transporteurs régionaux	2023 – 2035	6,51	1 171	1 149
Terrains et immeubles	2021 – 2078	5,23	429	386
Obligations locatives f)		5,69	3 596	3 459
Dettes totale et obligations locatives		4,72	13 157	9 332
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et des escomptes			(168)	(90)
Partie courante – dettes à long terme			(1 244)	(587)
Partie courante – appareils d'Air Canada			(340)	(418)
Partie courante – appareils des transporteurs régionaux			(179)	(185)
Partie courante – terrains et bâtiments			(25)	(28)
Dettes à long terme et obligations locatives			11 201 \$	8 024 \$

- a) Le financement des appareils (3 359 M\$ US, 1 239 M\$ CA et 12 159 M\$ JPY) (2 882 M\$ US, 523 M\$ CA et 12 425 M\$ JPY en 2019) est garanti principalement par certains appareils ayant une valeur comptable de 6 037 M\$ (4 777 M\$ en 2019). Pour la majeure partie du financement, le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance et peuvent être remboursés en tout temps, moyennant paiement des frais applicables. Le financement de 138 M\$ US et de 228 M\$ CA provient d'une garantie d'emprunt fournie par l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM »).

En septembre 2020, Air Canada a conclu un placement privé de deux tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, dont le produit a servi à acheter des billets garantis par nantissement du matériel émis par Air Canada et garantis par trois appareils 787-9 de Boeing, trois appareils 777-300ER de Boeing, un appareil 777-200LR de Boeing et neuf appareils A321-200 d'Airbus. Les deux tranches de certificats ont une valeur nominale globale combinée de 553 M\$ US (740 M\$) et un taux d'intérêt moyen pondéré de 5,73 %. Le placement privé est composé de certificats de catégorie A et de certificats de catégorie B. Les certificats de catégorie A, d'un montant total de 453 M\$ US (606 M\$) sont assortis d'un taux d'intérêt de 5,25 % par année et leur date de distribution finale prévue est le 1^{er} avril 2029. Les certificats de catégorie B, d'un montant total de 100 M\$ US (134 M\$), sont assortis d'un taux d'intérêt de 9,00 % par année et leur date de distribution finale prévue est le 1^{er} octobre 2025. Air Canada a utilisé le produit de ce financement ainsi que des liquidités disponibles pour rembourser intégralement le prêt à terme de 600 M\$ US (803 M\$) à échéance de 364 jours initialement mis en place en avril 2020.

En septembre 2020, Air Canada a conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 788 M\$ pour financer l'achat des 18 premiers appareils A220 d'Airbus. Comme les appareils sont financés aux termes de cette nouvelle facilité en dollars canadiens, l'accord de financement relais de 788 M\$ mis en place en avril 2020 sera remboursé simultanément. Au 31 décembre 2020, 15 appareils A220 d'Airbus étaient financés en vertu de cette facilité et le montant correspondant de l'accord de financement relais avait été remboursé. Toute somme impayée visée par l'accord de financement relais sera remboursée à la suite du financement du 18^e appareil A220 d'Airbus prévu au premier trimestre de 2021.



La facilité garantie est d'une durée de 12 ans à compter de la livraison de chaque appareil et est assortie d'un taux d'intérêt variable fondé sur le taux CDOR, ce qui équivaut à un taux d'intérêt d'environ 2,36 % selon les taux CDOR en vigueur au 31 décembre 2020.

En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'une tranche de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie C d'une valeur nominale globale d'environ 316 M\$ US, vendus à 95,002 % de la valeur nominale pour un produit net de 392 M\$. La tranche de catégorie C est de rang inférieur aux certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-1, série 2015-2 et série 2017-1 déjà émis; elle est garantie par des charges sur les 27 avions financés au moyen de ces séries déjà émises. Les certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie C sont assortis d'un taux d'intérêt de 10,500 % par année et leur date de distribution finale prévue est le 15 juillet 2026.

- b) En juin 2020, Air Canada a conclu un placement de billets non garantis convertibles (les « billets convertibles ») de 748 M\$ US (1 011 M\$), qui lui a rapporté un produit net de 986 M\$. Les billets convertibles portent intérêt au taux annuel de 4,000 % payable semestriellement à terme échu et arriveront à échéance le 1^{er} juillet 2025, à moins d'être rachetés, remboursés ou convertis plus tôt. Une tranche de capital de 1 000 \$ US de billets convertibles donnera droit à 65,1337 actions, ce qui correspond à un prix de conversion d'environ 15,35 \$ US l'action. Les billets convertibles peuvent être convertis, au gré de la Société, en trésorerie ou en actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou en actions à droit de vote de catégorie B de la Société ou en une combinaison de ce qui précède.

Le choix de la Société d'octroyer de la trésorerie ou une combinaison de trésorerie et d'actions à la date de conversion au lieu d'actions (selon les valeurs de conversion quotidiennes affichées pendant 40 jours de bourse consécutifs) donne lieu à un passif financier dérivé intégré évalué séparément à la juste valeur par le biais du résultat net. Lorsqu'il est comptabilisé pour la première fois, ce passif financier dérivé est évalué à la juste valeur et la valeur comptable des billets sous-jacents correspond à la différence entre ce montant et le produit de l'émission. Par la suite, la Société évalue le passif financier dérivé à la juste valeur à chaque date de clôture, comptabilisant les variations de la juste valeur dans le produit (la perte) sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le compte de résultat, et elle ajoute la valeur comptable des billets sous-jacents à leur valeur nominale selon la méthode du taux d'intérêt effectif, ce qui se traduit par un taux d'intérêt effectif de 10,76 %. La juste valeur du dérivé intégré à la première comptabilisation était de 320 M\$ et elle est comptabilisée dans les autres passifs à long terme. Au 31 décembre 2020, la juste valeur correspondait à 534 M\$ et la Société a comptabilisé une perte latente de 214 M\$ pour l'exercice. Se reporter à la note 17.

- c) En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé de 840 M\$ en capital de billets garantis de deuxième rang à 9,00 % échéant en 2024 (les « billets de 2024 »), qui ont été vendus à 98 % de leur valeur nominale, pour un produit net de 812 M\$. Les billets de 2024 sont des obligations garanties d'Air Canada, assorties d'une sûreté de deuxième rang sur certains intérêts dans des biens immobiliers, l'équipement de services au sol, certains baux relatifs aux créneaux d'aéroport et aux portes d'embarquement et certaines lignes, conjointement avec les baux relatifs aux créneaux d'aéroport et aux portes d'embarquement utilisés pour ces lignes.

Les billets garantis prioritaires comprennent aussi un placement privé composé de billets garantis prioritaires de premier rang à 4,75 % d'un capital de 200 M\$ échéant en 2023 (les « billets prioritaires de 2016 »), qui ont été vendus à leur valeur nominale. Air Canada peut racheter à tout moment avant le 6 octobre 2021 et de temps à autre au cours de toute période de 12 mois jusqu'à 10 % du capital total des billets prioritaires de 2016 à un prix de rachat de 103 % du capital, majoré des intérêts courus et non échus.

- d) Placement privé de billets non garantis prioritaires d'un capital de 400 M\$ US. Les billets portent intérêt à 7,75 % payable semestriellement et viennent à échéance en 2021. Air Canada peut à tout moment et de temps à autre racheter une partie ou la totalité des billets prioritaires non garantis à un prix égal au plus élevé des deux montants suivants : i) 100 % du capital des billets rachetés et ii) une prime de réparation, s'il y a lieu, majorée, dans les deux cas, des intérêts courus non échus.
- e) Les autres financements garantis sont un prêt à terme de 600 M\$ US échéant en 2023, une facilité de crédit renouvelable de 600 M\$ US échéant en 2023 (désignée, collectivement avec le prêt à terme, comme la « facilité de crédit de 2016 ») et une facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ disponible jusqu'en 2022.

En mars 2020, Air Canada a utilisé la totalité de sa facilité de crédit renouvelable de 600 M\$ US et de sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ CA (taux d'intérêt correspondant respectivement au TIOL majoré de 175 points de base et au taux des acceptations bancaires majoré de 2 %).

Les billets prioritaires de 2016 et les obligations de la Société découlant de la facilité de crédit de 2016 sont des obligations garanties prioritaires d'Air Canada, assorties d'une sûreté de premier rang, sous réserve de certains privilèges et exclusions autorisés, sur certains intérêts dans des biens immobiliers, l'équipement de services au sol, certains baux relatifs aux créneaux d'aéroports et aux portes d'embarquement et certaines lignes transpacifiques, conjointement avec les baux relatifs aux créneaux d'aéroports et aux portes d'embarquement utilisés pour ces lignes transpacifiques.

Les autres financements garantis en dollars américains portent sur des emprunts à taux variable garantis par certains actifs, notamment les actifs décrits ci-dessus relatifs à la facilité de crédit de 2016.

- f) Les obligations locatives liées aux installations et au matériel volant totalisent 3 596 M\$ (377 M\$, 2 503 M\$ US et 15 M£ GBP) (3 459 M\$ (346 M\$, 2 369 M\$ US et 15 M£ GBP) en 2019). Les valeurs comptables du matériel volant et des installations visés par des contrats de location sont respectivement de 2 512 M\$ et de 333 M\$ (2 532 M\$ et 291 M\$ en 2019).

En 2020, la Société a payé en trésorerie des intérêts sur la dette à long terme et les obligations locatives de 528 M\$ (493 M\$ en 2019).



La Société a comptabilisé les charges d'intérêts suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
Intérêts sur la dette	449 \$	284 \$
Intérêts sur les obligations locatives		
Appareils d'Air Canada	110	126
Appareils des transporteurs régionaux	76	83
Terrains et immeubles	21	22
Charges d'intérêts	656 \$	515 \$

Le compte consolidé de résultat contient les montants suivants liés à des contrats de location qui n'ont pas été comptabilisés comme des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives.

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
Contrats de location à court terme	62 \$	83 \$
Paiements de loyers variables non pris en compte dans les obligations locatives	32	31
Charge relative aux contrats de location (prise en compte dans les autres charges d'exploitation)	94 \$	114 \$

Les paiements au titre des obligations locatives ont donné lieu à des sorties de trésorerie totales de 870 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 (882 M\$ en 2019), dont 663 M\$ représentent des remboursements de capital (651 M\$ en 2019).

Analyse des échéances

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 31 décembre 2020 sur la dette à long terme et les obligations locatives s'établissent comme suit. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture du 31 décembre 2020 de 1,2725 \$ CA.

(en millions de dollars canadiens)	2021	2022	2023	2024	2025	PAR LA SUITE	TOTAL
CAPITAL							
Obligations au titre de la dette à long terme ¹⁾	1 244 \$	665 \$	2 275 \$	1 254 \$	1 622 \$	2 785 \$	9 845 \$
Appareils d'Air Canada	340	277	271	262	255	591	1 996
Appareils des transporteurs régionaux	179	169	171	145	132	375	1 171
Terrains et immeubles	25	25	23	23	23	310	429
Obligations locatives	544	471	465	430	410	1 276	3 596
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	1 788 \$	1 136 \$	2 740 \$	1 684 \$	2 032 \$	4 061 \$	13 441 \$
INTÉRÊTS							
Obligations au titre de la dette à long terme ¹⁾	394 \$	353 \$	320 \$	231 \$	174 \$	260 \$	1 732 \$
Appareils d'Air Canada	89	71	58	46	33	45	342
Appareils des transporteurs régionaux	68	56	45	33	24	98	324
Terrains et immeubles	21	20	19	18	17	208	303
Obligations locatives	178	147	122	97	74	351	969
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	572 \$	500 \$	442 \$	328 \$	248 \$	611 \$	2 701 \$

1) Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles n'est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu'à l'échéance.



Les remboursements du capital pour 2021 comprennent un montant résiduel de 159 M\$ sur le financement relais obtenu en avril 2020 et, après la réception des trois appareils A220 d'Airbus restant à livrer, une facilité garantie est en place et elle permet à Air Canada de différer le remboursement de cet emprunt sur les 12 années suivant la date de la livraison.

Dans le tableau ci-dessus, les obligations de remboursement du capital ne tiennent pas compte des escomptes et des frais de transaction de 168 M\$ qui sont portés en diminution de la dette à long terme et des obligations locatives dans l'état consolidé de la situation financière.

Flux de trésorerie provenant des activités de financement

Les informations sur la variation des passifs pour lesquels les flux de trésorerie ont été classés dans les activités de financement sont présentées dans le tableau des flux de trésorerie ci-dessous :

	1 ^{ER} JANV. 2020	Flux de trésorerie			Variations sans effet sur la trésorerie			31 DÉC. 2020
		EMPRUNTS	REMBOURSEMENTS	FRAIS DE FINANCEMENT	AJUSTEMENTS LIÉS AU CHANGE	AMORTISSEMENT DES FRAIS DE FINANCEMENT ET AUTRES AJUSTEMENTS	NOUVELLES OBLIGATIONS LOCATIVES (CONTRATS NOUVEAUX ET RENOUVELÉS)	
(en millions de dollars canadiens)								
Dette à long terme	5 873 \$	6 300 \$	(2 056) \$	- \$	(280) \$	(276) \$	- \$	9 561 \$
Appareils d'Air Canada	1 924	-	(447)	-	(43)	-	562	1 996
Appareils des transporteurs régionaux	1 149	-	(188)	-	(23)	-	233	1 171
Terrains et immeubles	386	-	(28)	-	-	-	71	429
Obligations locatives	3 459	-	(663)	-	(66)	-	866	3 596
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance	(90)	(38)	-	(78)	-	38	-	(168)
Total des passifs liés aux activités de financement	9 242 \$	6 262 \$	(2 719) \$	(78) \$	(346) \$	(238) \$	866 \$	12 989 \$

	1 ^{ER} JANV. 2019	Flux de trésorerie			Variations sans effet sur la trésorerie			31 DÉC. 2019
		EMPRUNTS	REMBOURSEMENTS	FRAIS DE FINANCEMENT	AJUSTEMENTS LIÉS AU CHANGE	AMORTISSEMENT DES FRAIS DE FINANCEMENT ET AUTRES AJUSTEMENTS	NOUVELLES OBLIGATIONS LOCATIVES (CONTRATS NOUVEAUX ET RENOUVELÉS)	
(en millions de dollars canadiens)								
Dette à long terme	6 573 \$	- \$	(433) \$	- \$	(266) \$	(1) \$	- \$	5 873 \$
Appareils d'Air Canada	1 926	-	(453)	-	(93)	-	544	1 924
Appareils des transporteurs régionaux	1 233	-	(177)	-	(57)	-	150	1 149
Terrains et immeubles	297	-	(21)	-	(1)	-	111	386
Obligations locatives	3 456	-	(651)	-	(151)	-	805	3 459
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance	(108)	-	-	(1)	-	19	-	(90)
Total des passifs liés aux activités de financement	9 921 \$	- \$	(1 084) \$	(1) \$	(417) \$	18 \$	805 \$	9 242 \$



10.

Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel

La Société propose plusieurs régimes à prestations et à cotisations déterminées offrant des prestations de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi à ses salariés.

La Société est l'administratrice et la promotrice de huit régimes agréés au Canada dont les obligations relatives aux prestations déterminées sont enregistrées aux termes de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension du Canada* (les « régimes agréés canadiens »). Les volets « à prestations déterminées » des régimes agréés canadiens n'acceptent plus de participants, sauf en ce qui concerne les volets hybrides de trois régimes qui acceptent les nouveaux participants. La Société offre également un régime à ses salariés aux États-Unis, un régime à ses salariés au Royaume-Uni et un régime à ses salariés au Japon. Ces régimes sont des régimes étrangers s'appliquant aux salariés de ces pays. En outre, elle propose un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite, qui ne sont pas agréés. Les régimes de retraite à prestations déterminées assurent des prestations à leurs participants à leur départ à la retraite, à leur cessation d'emploi ou à leur décès, prestations qui sont fonction des états de service et de la moyenne des gains de ces participants en fin de carrière sur une période déterminée. Les prestations versées proviennent de fonds administrés en fiducie, mais pour un certain nombre de régimes non capitalisés, la Société s'acquitte de son obligation de paiement des prestations à l'échéance. Les actifs des régimes détenus en fiducie sont régis par des règlements. La gouvernance des régimes et la supervision de tous les aspects des régimes, y compris les décisions concernant les placements et les cotisations, incombent principalement à la Société. Le Comité des ressources humaines et de la rémunération, un comité du Conseil d'administration, aide à surveiller les régimes pour veiller à ce que le passif des régimes soit suffisamment capitalisé, que les actifs des régimes soient investis avec prudence, que les risques soient gérés à un niveau acceptable et que les prestations de retraite soient administrées convenablement et efficacement.

Les autres avantages du personnel sont des régimes d'assurance vie, d'assurance maladie complémentaire et d'assurance invalidité. Ces avantages comprennent à la fois des avantages postérieurs à l'emploi et des avantages complémentaires de retraite. Les avantages postérieurs à l'emploi ont trait à des prestations d'invalidité offertes aux employés admissibles en service actif, tandis que les avantages complémentaires de retraite comprennent les régimes de prévoyance maladie et d'assurance vie offerts aux employés retraités admissibles.

Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Les obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation projetées) peuvent varier sensiblement en raison d'une foule de facteurs, notamment les hypothèses utilisées dans les plus récents rapports d'évaluation actuarielle déposés (y compris le taux d'actualisation applicable utilisé ou retenu comme hypothèse dans l'évaluation actuarielle), les données démographiques du régime à la date de l'évaluation, les dispositions en vigueur du régime, l'évolution du cadre législatif et réglementaire, ainsi que l'évolution de la conjoncture économique (principalement le rendement de l'actif des régimes de retraite et les fluctuations des taux d'intérêt).

Au 1^{er} janvier 2020, l'excédent de solvabilité des régimes agréés canadiens totalisait 2,5 G\$. La prochaine évaluation, qui sera en date du 1^{er} janvier 2021, sera effectuée au premier semestre de 2021. Les régimes agréés canadiens de la Société affichant un excédent de solvabilité au 1^{er} janvier 2020, la Société n'était pas tenue de verser les cotisations au titre des services passés en 2020. De plus, conformément aux lois en vigueur et aux règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus dans l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite. Cela étant, et compte tenu des régimes à l'étranger et des régimes complémentaires, les cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite ont totalisé 90 M\$ pour 2020 (cotisation de l'employeur de 103 M\$ après déduction d'un montant de 13 M\$ pour capitaliser la cotisation de l'employeur des volets cotisations déterminées de ces régimes). Les obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite devraient se chiffrer à 88 M\$ pour 2021.

Obligation au titre des prestations et actif des régimes

Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est la promotrice. Les montants inscrits à l'état de la situation financière sont les suivants :

(en millions de dollars canadiens)	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel		Total	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
ACTIFS NON COURANTS						
Actifs au titre des régimes de retraite	2 840 \$	2 064 \$	- \$	- \$	2 840 \$	2 064 \$
PASSIFS COURANTS						
Dettes fournisseurs et charges à payer	-	-	62	65	62	65
PASSIFS NON COURANTS						
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	1 515	1 477	1 500	1 453	3 015	2 930
Obligation (actif) au titre des prestations de retraite (montant net)	(1 325) \$	(587) \$	1 562 \$	1 518 \$	237 \$	931 \$



La partie à moins d'un an de l'obligation au titre des prestations de retraite (montant net) représente une estimation des autres avantages futurs du personnel à verser en 2021.

Le tableau ci-dessous présente l'information financière sur les modifications apportées aux régimes de retraite et aux autres régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi :

(en millions de dollars canadiens)	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2020	2019	2020	2019
VARIATION DE L'OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS				
Obligation au titre des prestations au début de l'exercice	21 931 \$	19 690 \$	1 518 \$	1 279 \$
Acquisition d'Aéropplan	-	181	-	19
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	275	271	45	35
Coûts des services passés	46	-	(3)	(1)
Coûts financiers	664	751	45	51
Cotisations salariales	66	81	-	-
Prestations versées	(936)	(880)	(42)	(48)
Réévaluations :				
Perte (profit) technique	(48)	17	(56)	29
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	(51)	(189)	3	5
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	1 774	2 027	56	159
Perte (profit) de change	(1)	(18)	(4)	(10)
Total de l'obligation au titre des prestations	23 720	21 931	1 562	1 518
VARIATION DE L'ACTIF DES RÉGIMES				
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	23 424	20 857	-	-
Acquisition d'Aéropplan	-	161	-	-
Rendement de l'actif des régimes, déduction faite des soldes compris dans les frais financiers nets	2 537	2 350	-	-
Produits d'intérêts	711	782	-	-
Cotisations patronales	90	96	42	48
Cotisations salariales	66	81	-	-
Prestations versées	(936)	(880)	(42)	(48)
Frais d'administration versés à même l'actif des régimes	(9)	(9)	-	-
Profit (perte) de change	4	(14)	-	-
Total de l'actif des régimes	25 887	23 424	-	-
(Surplus) déficit à la fin de l'exercice	(2 167)	(1 493)	1 562	1 518
Actifs plafonnés/passif supplémentaire découlant des exigences de financement minimal	842	906	-	-
Obligation (actif) au titre des prestations de retraite (montant net)	(1 325) \$	(587) \$	1 562 \$	1 518 \$

Le rendement réel de l'actif des régimes s'est établi à 3 248 M\$ (3 132 M\$ en 2019).

Le déficit des régimes de retraite qui ne sont pas entièrement capitalisés est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
Régimes agréés canadiens	8 \$	44 \$
Régimes étrangers	99	86
Régimes complémentaires	1 408	1 347
	1 515 \$	1 477 \$

L'obligation au titre des prestations déterminées a une durée moyenne pondérée de 14,4 années (14,9 années en 2019).



Charges de retraite et autres avantages futurs du personnel

La Société a constaté la charge nette suivante au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et des autres avantages futurs du personnel :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2020	2019	2020	2019
(en millions de dollars canadiens)				
COMPTE CONSOLIDÉ DE RÉSULTAT				
Composantes du coût				
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	275 \$	271 \$	45 \$	35 \$
Coûts des services passés	-	-	(6)	(1)
Frais d'administration et autres frais	9	9	-	-
Pertes actuarielles (profits actuariels), change compris	-	-	(7)	1
Coût total comptabilisé dans les salaires et charges sociales	284 \$	280 \$	32 \$	35 \$
Coût total comptabilisé dans les éléments particuliers (note 4)	46 \$	- \$	3 \$	- \$
Coût financier net lié aux avantages du personnel	(18) \$	(12) \$	45 \$	51 \$
Coût total comptabilisé au compte de résultat	312 \$	268 \$	80 \$	86 \$
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL APRÈS CONSOLIDATION				
Réévaluations :				
Perte (profit) technique, compte tenu du change	(53)	13	(48)	19
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	(51)	(189)	-	5
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	1 774	2 027	54	159
Rendement de l'actif des régimes	(2 660)	(2 363)	-	-
Changement du plafond des actifs	(93)	361	-	-
Coût (produit) total comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(1 083) \$	(151) \$	6 \$	183 \$

Une comparaison de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel et de la charge comptabilisée dans le compte consolidé de résultat est présentée ci-dessous.

	2020	2019
(en millions de dollars canadiens)		
CHARGE NETTE AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES ET DES AUTRES AVANTAGES FUTURS DU PERSONNEL COMPTABILISÉE DANS LE COMPTE CONSOLIDÉ DE RÉSULTAT		
Salaires et charges sociales	316 \$	315 \$
Éléments particuliers	49	-
Coût financier net au titre des passifs des régimes d'avantages du personnel	27	39
	392 \$	354 \$
CAPITALISATION DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL PAR AIR CANADA		
Prestations de retraite	90 \$	96 \$
Autres avantages du personnel	42	48
	132 \$	144 \$
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	260 \$	210 \$



Composition de l'actif des régimes de retraite à prestations déterminées

Régimes agréés canadiens

La composition de l'actif des régimes agréés canadiens et la répartition cible sont représentées ci-dessous.

	2020	2019	RÉPARTITION CIBLE
Obligations	65 %	71 %	65 %
Actions canadiennes	3 %	3 %	3 %
Actions étrangères	7 %	7 %	7 %
Placements non traditionnels	25 %	19 %	25 %
	100 %	100 %	100 %

Au 31 décembre 2020, environ 80 % des actifs des régimes agréés canadiens avaient un cours coté sur un actif. Les actifs n'ayant pas de cours coté sur un marché actif sont principalement des placements dans des entités fermées. La composition de l'actif présentée dans le tableau correspond à la ventilation des actifs des régimes entre chaque catégorie d'actifs.

L'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprend 17 646 765 (17 646 765 en 2019) actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés de la Société. La convention de fiducie prévoit que le produit d'une vente éventuelle des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. Étant donné la situation désormais excédentaire de la capitalisation des régimes agréés canadiens de la Société, les règles comptables interdisent la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l'actif des régimes. Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 402 M\$ au 31 décembre 2020 (856 M\$ en 2019). Cependant, après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les placements sont effectués conformément à l'Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement des caisses de retraite d'Air Canada. Comme le permet la politique en matière de placement, la composition réelle du portefeuille d'actifs peut à l'occasion présenter des écarts avec la répartition cible. Les écarts au 31 décembre 2020 sont dans les limites fixées dans la politique en matière de placement. En ce qui concerne le rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit supérieur d'au moins 1,0 % avant frais de placement en moyenne à long terme (10 ans) au rendement annualisé total qu'aurait pu produire une gestion passive du portefeuille de réplique des passifs. Le portefeuille de réplique des passifs renvoie à des indices repères en matière d'instruments à revenu fixe canadiens répandus (FTSE TMX Canada), et ses caractéristiques correspondent étroitement à celles du passif des régimes.

Étant donné l'importance de la gestion du risque lié à l'excédent, Air Canada gère les régimes agréés canadiens de manière à réduire le risque lié à l'excédent (défini comme la différence entre la valeur de l'actif et la valeur du passif des régimes de retraite), qui est considéré comme le risque clé à réduire et à surveiller. De plus, l'objectif de la stratégie de placement consiste à investir les actifs des régimes de façon prudente et diversifiée afin de réduire le risque de fluctuation des cours des catégories d'actifs et des placements individuels au sein de ces catégories et de combiner ces catégories d'actifs et ces placements individuels de façon à permettre une réduction du risque global.

Outre la répartition générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté ci-dessus, la gestion de chaque catégorie d'actifs investis au sein des caisses de retraite est assurée selon les principes suivants :

- Les placements en actions doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs régions et secteurs d'activité industrielle ou économique. Des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre.
- Les placements non traditionnels sont des placements dans des titres non négociés sur des marchés publics et dans des catégories d'actifs non traditionnelles. Ils peuvent comprendre, sans s'y limiter, des placements dans les secteurs immobilier, agricole et forestier, dans des titres de sociétés fermées ou de sociétés de capital-risque, dans des infrastructures, dans des obligations des marchés émergents, dans des obligations à rendement élevé et dans des contrats à terme sur marchandises. Les placements non traditionnels doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs catégories d'actifs, stratégies, secteurs d'activité et régions.
- Les placements dans des obligations canadiennes sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « BBB ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, ou du gouvernement des États-Unis, dans lesquels la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à revenu fixe, les placements doivent être diversifiés par titre et par secteur.

Les dérivés sont permis pourvu qu'ils soient utilisés pour gérer un risque en particulier (y compris le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes) ou pour créer des expositions à certains marchés et à certaines devises et pourvu que les contreparties aient au moins la note « A ». La Société gère le risque de taux d'intérêt lié aux passifs actuariels de ses régimes au moyen d'un ensemble d'instruments financiers, dont des obligations, des conventions de mise en pension et de prise en pension d'obligations, des contrats de gré à gré portant sur des obligations, des contrats à terme portant sur des obligations et des swaps de taux d'intérêt. Au 31 décembre 2020, environ 75 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). La Société réduit le risque de crédit de contrepartie associé à ces instruments financiers au moyen des garanties données par les contreparties dans le cadre d'accords de garantie, ainsi qu'en surveillant les notes attribuées par les agences de notation aux contreparties et en s'assurant que la politique en matière de



placements est respectée. La juste valeur de ces instruments dérivés est incluse dans celle des obligations dans le tableau présentant la composition de l'actif et elle ne constitue pas une composante importante de la juste valeur globale des obligations en portefeuille.

Les fiducies des régimes complémentaires sont constituées à hauteur de 50 % de placements en actions indexées, conformément aux politiques en matière de placement qui les régissent. La tranche restante de 50 % est détenue par l'Agence du revenu du Canada à titre d'impôt remboursable, conformément à la législation fiscale.

Risques

Du fait de ses régimes de retraite à prestations déterminées, la Société est exposée à un certain nombre de risques, dont les plus importants sont décrits ci-dessous.

Risque lié aux actifs

Le risque lié aux actifs est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du prix du marché. Le risque lié aux actifs comprend le risque de change, le risque de crédit et l'autre risque de prix. Le risque de change est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des devises. Ce risque est atténué grâce à la mise en œuvre de stratégies de couverture. Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. La Société atténue ce risque par l'obtention, auprès des contreparties, de garanties en vertu d'accords de garanties ainsi que par la surveillance de la solvabilité des émetteurs. L'autre risque de prix est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché (autres que celles découlant du risque de change), que ces variations soient causées par des facteurs propres à l'instrument en cause ou à son émetteur, ou par des facteurs affectant tous les instruments financiers similaires négociés sur le marché. Ce risque est atténué par une diversification appropriée des actifs des régimes.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. La diminution des taux de rendement des obligations de sociétés ou de gouvernements donne lieu à une augmentation des passifs des régimes, laquelle sera compensée en partie par une augmentation de la valeur des avoirs en obligations du régime. Au 31 décembre 2020, environ 75 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Risque de capitalisation

Des variations défavorables de la valeur des actifs du régime ou des taux d'intérêt, et par conséquent du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les passifs, pourraient avoir une incidence importante sur les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite et sur les exigences de capitalisation futures.

Espérance de vie

La majorité des obligations des régimes visent à fournir des avantages aux participants leur vie durant. Une augmentation de l'espérance de vie donnera donc lieu à une augmentation des passifs des régimes.

Hypothèses

La direction est tenue de faire des estimations importantes à propos des hypothèses actuarielles et financières afin de déterminer le coût et le passif connexe des avantages futurs du personnel de la Société.

Taux d'actualisation

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

Augmentations salariales futures

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

Hypothèses concernant la mortalité

En 2014, l'Institut canadien des actuaires (« ICA ») a publié un rapport sur la mortalité des retraités canadiens (le « rapport »). Le rapport renfermait les tables de mortalité des retraités canadiens et les échelles d'amélioration de la mortalité reposant sur les études d'expérience menées par l'ICA. Les conclusions de l'ICA ont été prises en compte lors du choix de l'estimation la plus plausible de l'hypothèse concernant la mortalité utilisée par la direction pour calculer l'obligation au titre des prestations de retraite projetée aux 31 décembre 2020 et 2019.



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

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2020	2019	2020	2019
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer ce qui suit :				
Intérêt net sur l'obligation nette au titre des prestations déterminées pour l'exercice clos le 31 décembre	3,13 %	3,81 %	3,13 %	3,81 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	3,20 %	3,93 %	3,20 %	3,93 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,59 %	3,13 %	2,59 %	3,13 %
Taux des augmentations salariales futures utilisé pour déterminer ce qui suit :				
Coût des prestations constituées et coût des services pour l'exercice clos le 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet

Analyse de sensibilité

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

L'analyse de sensibilité des charges de retraite et du coût financier net relatifs au passif au titre des prestations de retraite pour 2020, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation des régimes, est présentée ci-après. L'incidence de la modification d'une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l'obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l'incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

(en millions de dollars canadiens)	0,25 point de pourcentage	
	DIMINUTION	AUGMENTATION
Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation		
Charge de retraite	21 \$	(20) \$
Coût financier net du passif au titre des prestations de retraite	-	5
	21 \$	(15) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées	851 \$	(822) \$

L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite résultant d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation porte sur le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et est présentée avant incidence des variations des actifs des régimes. Au 31 décembre 2020, environ 75 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Une augmentation de un an de l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 558 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie complémentaire. Pour 2020, un taux d'augmentation annuel de 5 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu comme hypothèses (taux de 5,25 % retenu comme hypothèse pour 2019). On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 4,5 % d'ici 2023 (l'hypothèse retenue en 2019 prévoyait une diminution progressive du taux pour s'établir à 5 % d'ici 2020). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 6 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 81 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 5 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 80 M\$ l'obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation pour les autres avantages futurs du personnel aurait fait monter de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 65 M\$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation aurait fait baisser de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 61 M\$ l'obligation correspondante.



Régimes de retraite à cotisations déterminées

Certains membres de la direction, du personnel administratif et du personnel syndiqué de la Société participent à un régime de retraite à cotisations déterminées, à un volet cotisations déterminées d'un régime qui comprend également un volet prestations déterminées ou à un régime multi-employeurs qui sont comptabilisés à titre de régimes à cotisations déterminées. La Société verse une cotisation dont le montant est exprimé en pourcentage des cotisations salariales, pourcentage qui varie selon le groupe d'employés et, pour certains groupes, en fonction du nombre d'années de service. Comme le permettent les lois en vigueur et les règles applicables des régimes, l'excédent du volet prestations déterminées d'un régime peut servir à financer les cotisations de l'employeur au volet cotisations déterminées de ce régime. Un montant de 13 M\$ de l'excédent des volets prestations déterminées des régimes agréés canadiens a servi à financer les cotisations de l'employeur aux volets cotisations déterminées en 2020 (13 M\$ en 2019).

La charge au titre de ces régimes de retraite de la Société s'élève à 33 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 (40 M\$ en 2019). Compte tenu de l'excédent disponible du volet prestations déterminées des régimes pertinents pouvant éventuellement être utilisé, les cotisations de l'employeur prévues devraient totaliser 17 M\$ pour 2021.



11.

Provisions pour autres passifs

Le tableau qui suit présente un historique de toutes les provisions comptabilisées. Se reporter à la note 18 pour d'autres informations sur les provisions liées à des litiges. Les provisions courantes sont comptabilisées dans les Dettes fournisseurs et charges à payer.

(en millions de dollars canadiens)	MAINTENANCE ^{a)}	MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS ^{b)}	LITIGES	TOTAL DES PROVISIONS
Au 31 décembre 2019				
Provision courante	162 \$	- \$	34 \$	196 \$
Provision non courante	1 240	33	-	1 273
	1 402 \$	33 \$	34 \$	1 469 \$
Provisions constituées au cours de l'exercice	173 \$	- \$	11 \$	184 \$
Montants utilisés	(182)	-	(4)	(186)
Modifications des coûts estimatifs	(26)	1	(3)	(28)
Charge de désactualisation	18	1	-	19
Gain de change	(32)	-	-	(32)
Au 31 décembre 2020	1 353 \$	35 \$	38 \$	1 426 \$
Provision courante	313 \$	- \$	38 \$	351 \$
Provision non courante	1 040	35	-	1 075
	1 353 \$	35 \$	38 \$	1 426 \$

- a) Les provisions liées à la maintenance sont constituées pour les coûts associés aux modalités contractuelles de restitution des appareils loués aux termes de contrats de location simple. La provision porte sur les contrats de location dont les baux viennent à échéance entre 2021 et 2035 et dont la durée à courir jusqu'à l'échéance est de trois ans en moyenne. Les provisions liées à la maintenance prennent en compte les coûts actuels des activités de maintenance, les estimations d'inflation de ces coûts ainsi que les hypothèses relatives à l'utilisation du matériel volant connexe. Selon l'hypothèse où le coût global des modalités de restitution augmente de 5 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une augmentation de la provision de 51 M\$ au 31 décembre 2020 et une hausse des frais de maintenance de 7 M\$ environ en 2021. Les flux de trésorerie futurs attendus pour honorer l'obligation sont actualisés. Si les taux d'actualisation devaient augmenter de 1 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une diminution de la provision de 23 M\$ au 31 décembre 2020. Une variation équivalente mais en sens inverse du taux d'actualisation aurait une incidence similaire en sens inverse.

En 2020 et à la suite des modifications apportées aux estimations des coûts en prévision de la restitution de certains appareils aux bailleurs à la fin des baux, un ajustement favorable de la charge de maintenance avions de 76 M\$ a été comptabilisé. Cet ajustement est principalement attribuable aux appareils A320 d'Airbus et aux appareils des transporteurs régionaux. Ces contrats de location avions expirent selon leurs modalités et ne sont pas visés par les mises hors service anticipées dont il est question à la note 4. Les coûts associés aux modalités contractuelles de restitution des prochains appareils loués à restituer ont été influencés favorablement par la réduction des vols depuis les derniers travaux de maintenance et projetés jusqu'aux dates d'expiration des baux en raison de la pandémie de COVID-19.

- b) Aux termes de certains baux fonciers (terrains et bâtiments), la Société a l'obligation, à l'échéance du bail, de remettre les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous les dommages causés à l'environnement dont elle est responsable. Les échéances des baux correspondants s'échelonnent de 2021 à 2078. Ces provisions sont fondées sur diverses hypothèses, notamment le coût global de désaffectation et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffectation et à la restauration. La provision non courante est comptabilisée dans les autres passifs non courants.



12.

Impôts sur le résultat

Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans le compte consolidé de résultat est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat exigibles	42 \$	(72) \$
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat différés	164	(227)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	206 \$	(299) \$

Le recouvrement (la charge) d'impôts sur le résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois au résultat avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
(Perte) bénéfice avant impôts sur le résultat	(4 853) \$	1 775 \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,54 %	26,73 %
Recouvrement (charge) d'impôts calculé aux taux d'imposition prescrits par la loi	1 288	(474)
Effets des éléments suivants :		
Part non imposable des profits en capital	20	32
Comptabilisation d'actifs d'impôts sur le résultat différés (non comptabilisés)	(1 018)	37
Éléments non déductibles	(82)	(24)
Modifications des taux d'imposition sur les impôts sur le résultat différés	-	(5)
Passif d'impôts différés non comptabilisé à l'égard des écarts externes	-	126
Autres	(2)	9
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	206 \$	(299) \$

Le taux d'imposition applicable prescrit par la loi s'établit à 26,54 % (26,73 % en 2019). Le taux d'imposition applicable de la Société correspond au taux d'imposition canadien combiné applicable dans les territoires où la Société exerce des activités. Le recouvrement (la charge) d'impôts sur le résultat inscrit au compte consolidé de résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application du taux d'imposition prescrit par la loi (à la perte) au bénéfice avant impôts sur le résultat inscrit au compte consolidé de résultat surtout parce que les actifs d'impôts sur le résultat différés n'ont pas tous été comptabilisés.

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans l'état consolidé du résultat global est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel		
- (charge) recouvrement d'impôts sur le résultat exigibles	(33) \$	- \$
- (charge) recouvrement d'impôts sur le résultat différés	(279)	10
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres		
- (charge) recouvrement d'impôts sur le résultat différés	4	(4)
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(308) \$	6 \$



Les impôts sur le résultat diffèrent du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois aux autres éléments du résultat global avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
Autres éléments du résultat global, avant impôts sur le résultat	1 009 \$	(3) \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,54 %	26,73 %
(Charge) recouvrement d'impôts calculé aux taux d'imposition prescrits par la loi	(268)	1
Partie non déductible des pertes en capital	(9)	-
Actifs d'impôts sur le résultat différés non comptabilisés	(28)	-
Modifications des taux d'imposition sur les impôts sur le résultat différés	1	5
Autres	(4)	-
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(308) \$	6 \$

Impôts sur le résultat différés

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable que la Société disposera de bénéfices imposables futurs permettant de réaliser l'actif en question. Pour porter une appréciation à cet égard, la Société considère les indications positives et négatives dont elle dispose et les hypothèses pertinentes, dont les résultats financiers passés et les prévisions relatives aux bénéfices imposables futurs, le contexte commercial global et les tendances et perspectives pour le secteur d'activité.

En raison de la pandémie de COVID-19, il existe un grand nombre d'indications négatives liées aux pertes subies durant l'exercice en cours et le moment où la situation s'améliorera est incertain. Ces indications négatives l'emportant actuellement sur les indications positives historiques, les actifs nets d'impôts différés ne sont pas comptabilisés à compter du deuxième trimestre de 2020. Les déductions fiscales futures sous-jacentes à ces actifs d'impôts sur le résultat différés, de 1 114 M\$, demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable. La charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancée par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé par le biais du compte de résultat. En conséquence, un recouvrement d'impôts sur le résultat différés de 164 M\$ a été comptabilisé pour l'exercice. Il compense en partie la charge d'impôts sur le résultat différés de 275 M\$ comptabilisée dans les autres éléments du résultat global.

Des actifs et des passifs d'impôts différés nets de 25 M\$ sont inscrits comme actif d'impôts différés non courant et des passifs d'impôts différés de 75 M\$ sont inscrits comme passif d'impôts différés non courant à l'état consolidé de la situation financière. Certaines immobilisations incorporelles ayant une valeur fiscale négligeable et une valeur comptable de 275 M\$ ont des durées indéfinies. De ce fait, le passif d'impôts différés correspondant de 73 M\$ (73 M\$ en 2019) ne devrait pas se résorber tant que les actifs n'auront pas été sortis du bilan, n'auront pas perdu de leur valeur ou ne seront pas devenus amortissables; il est par conséquent inclus dans le passif d'impôts différés non courant.



La ventilation des actifs et des passifs d'impôts sur le résultat différés importants est la suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
ACTIFS D'IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT DIFFÉRÉS		
Pertes autres que des pertes en capital	1 126 \$	48 \$
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – autres avantages futurs du personnel	-	402
Provisions comptables encore non déductibles aux fins d'impôt	9	85
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	-	22
Obligations locatives	1 110	1 092
Provisions liées à la maintenance	215	372
Autres	-	197
	2 460	2 218
PASSIFS D'IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT DIFFÉRÉS		
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite	(353)	(154)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 023)	(1 930)
Immobilisations incorporelles à durée indéfinie	(73)	(73)
Autres	(61)	-
	(2 510)	(2 157)
(Passifs) actifs nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(50) \$	61 \$
PRÉSENTATION À L'ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Actifs d'impôts sur le résultat différés	25	134
Passifs d'impôts sur le résultat différés	(75)	(73)
(Passifs) actifs nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(50) \$	61 \$



Le tableau ci-dessous fait état de la variation des composantes de soldes d'impôts sur le résultat différés :

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{ER} JANVIER 2020	VARIATION À L'ÉTAT DES RÉSULTATS POUR 2020	VARIATION DANS LES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL POUR 2020	31 DÉCEMBRE 2020
Pertes autres que des pertes en capital	48 \$	1 078 \$	- \$	1 126 \$
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – autres avantages futurs du personnel	402	(382)	(20)	-
Provisions comptables encore non déductibles aux fins d'impôt	85	(76)	-	9
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	22	(22)	-	-
Obligations locatives	1 092	18	-	1 110
Provisions liées à la maintenance	372	(157)	-	215
Autres actifs d'impôts différés	197	(201)	4	-
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite	(154)	60	(259)	(353)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(1 930)	(93)	-	(2 023)
Immobilisations incorporelles à durée indéfinie	(73)	-	-	(73)
Autres passifs d'impôts différés	-	(61)	-	(61)
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	61 \$	164 \$	(275) \$	(50) \$

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{ER} JANVIER 2019	VARIATION À L'ÉTAT DES RÉSULTATS POUR 2019	VARIATION DANS LES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL POUR 2019	ACQUISITION D'AÉROPLAN	31 DÉCEMBRE 2019
Pertes autres que des pertes en capital	353 \$	(305) \$	- \$	- \$	48 \$
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – autres avantages futurs du personnel	342	6	49	5	402
Provisions comptables encore non déductibles aux fins d'impôt	67	12	-	6	85
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	37	(15)	-	-	22
Obligations locatives	1 125	(42)	-	9	1 092
Provisions liées à la maintenance	386	(14)	-	-	372
Autres actifs d'impôts différés	-	228	(4)	(27)	197
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite	(171)	51	(39)	5	(154)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(1 791)	(185)	-	46	(1 930)
Immobilisations incorporelles à durée indéfinie	(49)	-	-	(24)	(73)
Autres passifs d'impôts différés	(37)	37	-	-	-
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	262 \$	(227) \$	6 \$	20 \$	61 \$

Au 31 décembre 2020, la Société disposait de différences temporaires déductibles au titre de son exploitation et de son capital pour lesquelles aucun actif d'impôts différés n'a encore été comptabilisé, la possibilité d'utiliser cet avantage fiscal étant limitée aux bénéfices et aux gains en capital imposables futurs. Les pertes en capital nettes n'ont pas de date d'expiration.



Le tableau qui suit illustre les différences temporaires et les reports en avant de pertes fiscales pour lesquelles des actifs d'impôts différés n'ont pu être comptabilisés :

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital comptabilisés	4 255 \$	-
Obligations locatives	4 168	-
Provisions liées à la maintenance	811	-
Moins : Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(7 840)	-
Moins : Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite	(1 333)	-
Moins : Autres passifs d'impôts sur le résultat différés	(61)	-
Total des différences temporaires nettes comptabilisées	-	-
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital non comptabilisés	30	-
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – autres avantages futurs du personnel	1 562	-
Provisions comptables encore non déductibles aux fins d'impôt	323	-
Provision liée à la maintenance	542	-
Produits différés	1 461	-
Reports en avant de pertes en capital non comptabilisés, solde net	154	91
(Gains) pertes de change latents	(18)	101
Gain en capital net latent sur investissement	-	(14)
Autres	8	-
Total des différences temporaires nettes non comptabilisées	4 062 \$	178 \$
Taux d'impôt différé établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,51 %	26,54 %
	1 077	47
Impôts recouvrables non comptabilisés	37	-
Total des actifs d'impôts différés nets non comptabilisés	1 114 \$	47 \$

Les échéances des pertes fiscales autres que des pertes en capital selon le régime fédéral sont les suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	PERTES FISCALES
2030	11 \$
2031	6
2032	2
2033	1
2034	3
2036	3
2037	2
2038	2
2040	4 178
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital	4 208 \$

Les paiements d'impôts sur le résultat réalisés par la Société en 2020 étaient de 8 M\$ (62 M\$ en 2019).



13.

Capital-actions

	NOMBRE D'ACTION	VALEUR (en millions de dollars canadiens)
Au 1^{er} janvier 2019	270 729 911	798 \$
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	2 069 354	14
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre publique de rachat	(8 982 687)	(27)
Au 31 décembre 2019	263 816 578	785 \$
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	285 138	2
Actions émises au règlement d'unités d'actions liées au rendement	241 172	4
Actions émises dans le cadre de l'appel public à l'épargne	70 840 000	1 367
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre publique de rachat	(3 010 600)	(8)
Au 31 décembre 2020	332 172 288	2 150 \$

Le tableau ci-dessous présente les actions émises et en circulation d'Air Canada, ainsi que les actions pouvant être émises :

	2020	2019
ACTIONS ÉMISES ET EN CIRCULATION		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	111 926 060	126 664 740
Actions à droit de vote de catégorie B	220 246 228	137 151 838
Nombre total d'actions émises et en circulation	332 172 288	263 816 578
ACTIONS POUVANT ÊTRE ÉMISES		
Billets convertibles	note 9	-
Options sur actions	note 14	4 890 095
Nombre total d'actions en circulation et d'actions pouvant être émises	386 762 903	268 706 673

En janvier 2021, 2 587 000 actions ont été émises dans le cadre de l'exercice d'une option de surallocation par les preneurs fermes, décrite à la rubrique « Placement d'actions » ci-dessous.

Actions

Au 31 décembre 2020, les actions pouvant être émises par Air Canada se composent d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et d'un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »). Les porteurs des actions des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote.

Seuls les non-Canadiens (au sens de la *Loi sur les transports au Canada*) peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable. Chaque action à droit de vote variable émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si l'action à droit de vote variable est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada*.

Seuls des Canadiens peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote. Une action à droit de vote émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote variable, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si cette action à droit de vote est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par une personne qui n'est pas un Canadien.

Les statuts d'Air Canada prévoient que les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, sauf si i) le nombre d'actions à droit de vote variable en circulation, exprimé en pourcentage du total des actions à droit de vote d'Air Canada en circulation, est supérieur à 49 %, ou si ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 49 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un des seuils ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement de façon que : i) le pourcentage des voix rattachées à la catégorie des actions à droit de vote variable ne dépasse pas 49 % du total des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation et ii) le nombre



total de voix exprimées par les détenteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom ne dépasse pas 49 % des voix pouvant être exprimées en assemblée. Par ailleurs, en cas de dépassement de l'une des limites applicables, les statuts d'Air Canada prévoient la réduction automatique des droits de vote rattachés aux actions à droit de vote variable de la manière suivante :

- **premièrement**, si nécessaire, les droits de vote d'un porteur non canadien (y compris un porteur non canadien autorisé à fournir un service aérien) détenant plus de 25 % des droits de vote seront réduits pour veiller à ce qu'il ne détienne jamais plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- **deuxièmement**, si nécessaire et après avoir effectué la première réduction susmentionnée, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien seront à nouveau proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent collectivement jamais plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- **troisièmement**, si nécessaire et après avoir effectué les deux premières réductions susmentionnées, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens en tant que catégorie seront proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent collectivement jamais plus de 49 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires.

Régime de droits des actionnaires

Conformément aux conditions de l'accord portant sur le régime de droits des actionnaires (le « régime de droits »), en vigueur jusqu'au jour qui suit l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada en 2023, un droit (un « droit ») est émis à l'égard de chaque action d'Air Canada émise et en circulation. Ces droits pourront être exercés uniquement lorsqu'une personne, de concert avec toute partie qui lui est liée, acquiert ou annonce son intention d'acquérir 20 % ou plus des actions en circulation d'Air Canada, prises ensemble, autrement qu'au moyen d'une « offre permise » aux termes du régime de droits ou, dans certains cas, sans l'autorisation du Conseil. Avant cela, les droits ne peuvent être séparés des actions, ils ne peuvent être exercés et aucun certificat de droits distincts n'est délivré. Pour être une « offre permise » aux termes du régime de droits, l'offre doit notamment :

- être présentée à l'ensemble des porteurs d'actions, ii) demeurer en vigueur pendant au moins 105 jours (ou tout délai minimal d'une durée moindre fixé conformément au *Règlement 62-104 sur les offres publiques d'achat et de rachat* (le « *Règlement 62-104* »)), iii) prévoir que les actions ne peuvent faire l'objet d'une prise de livraison, sauf si plus de 50 % des actions alors en circulation, prises ensemble à l'exclusion de celles détenues par l'acquéreur (et par les personnes qui lui sont liées), ont été déposées sans que le dépôt ait été révoqué et iv) prévoir la prolongation de l'offre pendant au moins 10 jours si la condition relative au seuil de 50 % est remplie, afin de permettre aux autres actionnaires de déposer leurs actions.

Par suite d'un événement qui déclenche l'exercice des droits et sous réserve des conditions du régime de droits, chaque droit permettra à son porteur, autre que l'acquéreur et les personnes qui lui sont liées, d'exercer son droit et de souscrire des actions d'Air Canada d'une valeur de deux cents dollars en échange de cent dollars (c'est-à-dire à 50 % du cours alors en vigueur). Lorsqu'ils exercent leurs droits, les Canadiens admissibles propriétaires effectifs des droits reçoivent des actions à droit de vote de catégorie B, et les porteurs de droits qui ne sont pas des Canadiens admissibles propriétaires effectifs reçoivent des actions à droit de vote variable de catégorie A.

Offre publique de rachat

En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a suspendu au début de mars 2020 les rachats d'actions en vertu de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités. L'offre publique de rachat dans le cours normal des activités d'Air Canada a expiré en mai 2020 et n'a pas été renouvelée par la Société.

Avant de suspendre les rachats d'actions en vertu de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités, la Société avait acheté, aux fins d'annulation, au premier trimestre de 2020, 2 910 800 actions à un prix moyen de 43,76 \$ l'action pour une contrepartie totale de 127 M\$. L'excédent du prix sur la valeur comptable moyenne de 119 M\$ a été imputé aux résultats non distribués.

En 2019, la Société a acheté, aux fins d'annulation, 9 082 487 actions à un prix moyen de 41,64 \$ l'action pour une contrepartie totale de 378 M\$. L'excédent du prix sur la valeur comptable moyenne de 351 M\$ a été imputé aux résultats non distribués.

Placement d'actions

En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme de 35 420 000 actions au prix de 16,25 \$ l'action, pour un produit brut total de 576 M\$, qui comprend un produit brut de 75 M\$ tiré de l'exercice intégral par les preneurs fermes de leur option de surallocation visant l'achat d'au plus 4 620 000 actions. Après déduction des honoraires des preneurs fermes et des frais de placement, le produit net s'est établi à 552 M\$.

En décembre 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme de 35 420 000 actions au prix de 24,00 \$ l'action, pour un produit total de 850 M\$. Après déduction des honoraires des preneurs fermes et des frais de placement, le produit net s'est établi à 815 M\$. 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. Le 18 janvier 2021, la Société a annoncé que les preneurs fermes avaient exercé leur option de surallocation leur permettant d'acheter 2 587 000 actions supplémentaires, ce qui a donné lieu à un produit brut de 62 M\$.



14.

Rémunération fondée sur des actions

Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Certains des employés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada (le « régime d'intéressement à long terme »). Ce régime prévoit l'attribution d'options sur actions, d'unités d'actions liées au rendement et d'unités d'actions de négociation restreinte à tous les dirigeants et membres de la haute direction d'Air Canada. En ce qui concerne les options sur actions, 19 381 792 actions pouvaient initialement être émises aux termes du régime d'intéressement à long terme; de ce nombre, 6 803 772 demeurent disponibles aux fins d'émission future. Les unités d'actions liées au rendement et les unités d'actions de négociation restreinte en circulation ne donneront généralement pas lieu à l'émission de nouvelles actions puisqu'elles seront échangées contre des actions achetées sur le marché secondaire (et non émises à titre de nouvelles unités d'actions) ou contre des équivalents de trésorerie, au choix de la Société.

Options sur actions

Les options sur actions en vertu du régime d'intéressement à long terme ont une durée d'au plus dix ans et sont assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution des options. La moitié des options attribuées sont assorties de conditions temporelles et sont acquises sur quatre ans. L'acquisition des options restantes est tributaire de critères de rendement, qui sont fondés sur les objectifs de marge d'exploitation (bénéfice d'exploitation divisé par les produits d'exploitation) établis par le Conseil d'Air Canada pour la même période. Chaque option confère au salarié le droit d'acheter une action au prix d'exercice fixé.

Le nombre d'options sur actions d'Air Canada attribuées à des employés, la charge de rémunération qui y est liée et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d'actions selon le modèle Black-Scholes d'évaluation des options se présentent comme suit :

	2020	2019
Charge de rémunération (en millions de dollars)	16 \$	13 \$
Nombre d'options sur actions attribuées à des salariés d'Air Canada	1 428 322	1 075 182
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	8,95 \$	10,75 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	13 \$	12 \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Cours de l'action	31,08 \$	33,29 \$
Taux d'intérêt sans risque	0,22 % - 0,62 %	1,36 % - 1,71 %
Volatilité attendue	33,35 %	35,0 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée prévue des options (en années)	5,25	5,25

La volatilité attendue a été déterminée au moment de l'attribution au moyen du cours de l'action sur une base historique. Elle repose sur l'hypothèse que la volatilité historique est un indicateur des tendances futures, qui ne correspondent pas forcément aux données réelles.

Le tableau suivant résume les opérations concernant les options d'achat d'actions du régime d'intéressement à long terme :

	2020		2019	
	OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ PAR ACTION	OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ PAR ACTION
Au début de l'exercice	4 890 095	18,80 \$	6 014 464	11,40 \$
Options attribuées	1 428 322	31,08	1 075 182	33,29
Options exercées	(285 138)	8,78	(2 069 354)	4,60
Options échues ou annulées	-	-	-	-
Options éteintes	(130 105)	28,66	(130 197)	22,48
Options en cours à la clôture de l'exercice	5 903 174	22,06 \$	4 890 095	18,80 \$
Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice	2 414 643	13,05 \$	1 550 930	11,02 \$



Pour les options exercées en 2020, le prix moyen pondéré des actions à la date d'exercice s'établit à 26,22 \$ (43,51 \$ en 2019).

FOURCHETTE DES PRIX D'EXERCICE	DATE D'ÉCHÉANCE	Options en cours – 2020			Options pouvant être exercées – 2020	
		NOMBRE D'OPTIONS EN COURS	DURÉE RÉSIDUELLE MOYENNE PONDÉRÉE (EN ANNÉES)	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ PAR ACTION	NOMBRE D'OPTIONS POUVANT ÊTRE EXERCÉES	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ PAR ACTION
5,35 \$ – 5,39 \$	2021	347 188	1	5,39 \$	347 188	5,39 \$
12,64 \$	2022	327 827	2	12,64	327 827	12,64
9,23 \$ – 9,61 \$	2023	988 974	3	9,27	988 974	9,27
12,83 \$ – 26,40 \$	2027	859 261	7	14,40	305 801	14,25
22,53 \$ – 27,75 \$	2028	983 085	8	26,46	241 947	26,46
33,11 \$ – 43,22 \$	2029	1 007 192	9	33,27	125 906	33,27
15,35 \$ – 32,42 \$	2030	1 389 647	10	31,04	77 000	18,02
		5 903 174		22,06 \$	2 414 643	13,05 \$

FOURCHETTE DES PRIX D'EXERCICE	DATE D'ÉCHÉANCE	Options en cours – 2019			Options pouvant être exercées – 2019	
		NOMBRE D'OPTIONS EN COURS	DURÉE RÉSIDUELLE MOYENNE PONDÉRÉE (EN ANNÉES)	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ PAR ACTION	NOMBRE D'OPTIONS POUVANT ÊTRE EXERCÉES	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ PAR ACTION
3,02 \$ – 3,04 \$	2020	67 035	1	3,04 \$	67 035	3,04 \$
5,35 \$ – 5,39 \$	2021	368 705	2	5,39	368 705	5,39
12,64 \$	2022	404 843	3	12,64	404 843	12,64
9,23 \$ – 9,61 \$	2023	1 096 332	7	9,26	370 897	9,26
12,83 \$ – 26,40 \$	2027	893 788	8	14,38	214 285	14,38
22,53 \$ – 27,75 \$	2028	1 016 939	9	26,47	125 165	26,47
33,11 \$ – 43,22 \$	2029	1 042 453	10	33,29	-	-
		4 890 095		18,80 \$	1 550 930	11,02 \$



Unités d'actions liées au rendement et unités d'actions de négociation restreinte

Le régime d'intéressement à long terme prévoit aussi l'attribution d'unités d'actions liées au rendement (les « UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (les « UANR »). Les modalités d'acquisition des UAR reposent sur l'atteinte, par la Société, de sa cible relative au cumul des bénéfices annuels sur une période de trois ans. Quant aux UANR, elles sont acquises à la clôture des trois années qui suivent leur date d'attribution. Les UAR et les UANR attribuées ne peuvent être échangées que contre des actions d'Air Canada achetées sur le marché secondaire ou contre des équivalents de trésorerie, au choix du Conseil d'administration.

La charge de rémunération (le crédit) ayant trait aux UAR et aux UANR a été de (23) M\$ en 2020 (50 M\$ en 2019). Le crédit au titre de la rémunération en 2020 rend compte de la baisse du cours de l'action en 2020 ainsi que de la diminution de l'obligation au titre de la rémunération qui en résulte.

Le tableau suivant résume les opérations concernant les unités d'actions du régime d'intéressement à long terme :

	2020	2019
Au début de l'exercice	2 085 811	2 500 764
Unités d'actions attribuées	1 124 146	643 186
Unités d'actions réglées	(724 539)	(984 087)
Unités d'actions éteintes	(111 412)	(74 052)
Unités d'actions en circulation à la clôture de l'exercice	2 374 006	2 085 811

Se reporter à la note 17 pour une description des instruments dérivés utilisés par la Société pour réduire les risques liés aux flux de trésorerie découlant des UAR et des UANR attribuées.

Régime d'actionnariat des employés

Les employés admissibles peuvent adhérer à un régime d'actionnariat. Ils peuvent y investir de 2 % à 10 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions sur le marché secondaire. Le 1^{er} mai 2020, la Société a suspendu le versement de cotisations en contrepartie des cotisations versées par les salariés. Pour les cotisations de 2020 versées entre le 1^{er} janvier et le 30 avril, Air Canada versera une cotisation équivalant à 33,33 % des cotisations effectuées par les employés. En 2020, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de 5 M\$ (13 M\$ en 2019) relativement au régime d'actionnariat des employés.



15.

Bénéfice (perte) par action

Le tableau qui suit présente le calcul du bénéfice par action – résultat de base et dilué :

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2020	2019
NUMÉRATEUR :		
Bénéfice net (perte nette)	(4 647) \$	1 476 \$
Effet de la conversion présumée des billets convertibles	216	-
Retrancher l'effet antidilutif	(216)	-
Numérateur ajusté servant au calcul du bénéfice (de la perte) par action – résultat dilué	(4 647) \$	1 476 \$
DÉNOMINATEUR :		
Nombre moyen pondéré d'actions	282	268
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	1	4
Billets convertibles	28	-
Total des titres potentiellement dilutifs	29	4
Retrancher l'effet antidilutif	(29)	-
Dénominateur ajusté servant au calcul du bénéfice (de la perte) par action – résultat dilué	282	272
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	(16,47) \$	5,51 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(16,47) \$	5,44 \$

Le calcul du résultat par action est effectué à partir de chiffres entiers et non de millions arrondis. Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.

N'entrent pas dans le calcul du bénéfice par action – résultat dilué pour 2020, les 2 817 000 options en cours (178 000 options en 2019) pour lesquelles les prix d'exercice étaient supérieurs au cours moyen des actions pour l'exercice.



16.

Engagements

Engagements en capital et engagements au titre de contrats de location

Les engagements en capital comprennent les livraisons futures d'appareils faisant l'objet de commandes fermes et les engagements relatifs à l'acquisition d'autres immobilisations corporelles. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix définitifs de livraison qui comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, des intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2020. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture le 31 décembre 2020 de 1,2725 \$ CA. Les engagements minimaux futurs en vertu de ces contrats sont présentés ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2021	2022	2023	2024	2025	PAR LA SUITE	TOTAL
Engagements en capital	969 \$	961 \$	410 \$	204 \$	- \$	- \$	2 544 \$

La Société loue et sous-loue certains appareils et moteurs de rechange à ses transporteurs régionaux, et les loyers sont refacturés à Air Canada par l'entremise de leurs CAC respectifs. Ces montants nets sont présentés dans le compte consolidé de résultat. Les contrats de location et de sous-location portent sur dix appareils Q400 de De Havilland, 22 appareils CRJ-200 de Mitsubishi, 20 appareils CRJ-705/900 de Mitsubishi, 25 appareils E175 d'Embraer et 15 moteurs de rechange. Les revenus de location et de sous-location et les charges relatives à chacun de ces appareils et moteurs se chiffrent à 183 M\$ en 2020 (181 M\$ en 2019).

Autres obligations contractuelles

L'obligation de paiement minimal future non résiliable pour les 12 prochains mois en ce qui a trait aux contrats d'achat de capacité est d'environ 921 M\$.



17.

Instrument financiers et gestion du risque

Récapitulatif des instruments financiers

	Valeurs comptables					31 DÉCEMBRE 2019
	31 DÉCEMBRE 2020					
	Classement des instruments financiers					
(en millions de dollars canadiens)	JUSTE VALEUR PAR LE BIAIS DU RÉSULTAT NET	JUSTE VALEUR PAR LE BIAIS DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL	ACTIFS ÉVALUÉS AU COÛT AMORTI	PASSIFS ÉVALUÉS AU COÛT AMORTI	TOTAL	
ACTIFS FINANCIERS						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 658 \$	- \$	- \$	- \$	3 658 \$	2 090 \$
Placements à court terme	3 843	-	-	-	3 843	3 799
Liquidités soumises à restrictions	106	-	-	-	106	157
Créances clients	-	-	644	-	644	926
Placements, dépôts et autres actifs						
Placements à long terme	512	-	-	-	512	512
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	-	58	-	-	58	126
Liquidités soumises à restrictions	87	-	-	-	87	102
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	-	90	-	90	113
Instruments dérivés						
Contrats à terme sur actions	20	-	-	-	20	45
Dérivés de change	-	-	-	-	-	3
	8 226 \$	58 \$	734 \$	- \$	9 018 \$	7 873 \$
PASSIFS FINANCIERS						
Dettes fournisseurs	- \$	- \$	- \$	1 775 \$	1 775 \$	2 240 \$
Dérivés de change	591	-	-	-	591	117
Dérivé intégré sur billets convertibles	534	-	-	-	534	-
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	1 788	1 788	1 218
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	11 201	11 201	8 024
	1 125 \$	- \$	- \$	14 764 \$	15 889 \$	11 599 \$

Récapitulatif du profit (de la perte) sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

(en millions de dollars canadiens)		2020	2019
Contrats à terme sur actions		(28) \$	23 \$
Dérivé intégré sur billets convertibles	note 9	(214)	-
Profit (perte) sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur		(242) \$	23 \$



Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, la Société a pour ligne de conduite de gérer le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés. La Société ne recourt à ces instruments qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. Toute variation des flux de trésorerie liés à des instruments dérivés est conçue pour être une couverture économique et compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

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

Risque de liquidité

La Société gère ses besoins de trésorerie en mettant en œuvre diverses stratégies, notamment celle de chercher à maintenir et à accroître les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, et de conclure des engagements de financement du matériel volant nouveau et existant, ainsi que par d'autres activités de financement.

Les besoins de trésorerie visent principalement à permettre à la Société d'honorer les obligations liées aux passifs financiers, les engagements en capital, les obligations liées aux activités courantes ainsi que les obligations contractuelles et autres. La Société contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d'au moins 12 mois suivant chaque période de présentation de l'information financière, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles et des actifs utilisés pour garantir des ententes de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces ententes et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des accords de financement. Au 31 décembre 2020, le niveau de liquidités non soumises à restrictions s'élevait à 8 013 M\$ et comprenait de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des placements à long terme.

Au 31 décembre 2020, le solde de trésorerie et d'équivalents de trésorerie comprend des placements dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins qui totalisent 667 M\$ (381 M\$ au 31 décembre 2019).

En réponse à la pandémie de COVID-19, Air Canada a pris les mesures qui suivent pour soutenir sa situation de trésorerie :

- Comme il est indiqué aux notes 9, 13 et 22, les opérations de financement réalisées ont permis à la Société de réunir 6,8 G\$ de liquidités depuis mars 2020.
- La Société a considérablement réduit sa capacité et ses effectifs depuis mars 2020, comparativement à la même période de 2019. Elle continue d'ajuster de manière proactive la capacité selon le besoin.
- Outre les compressions de coûts projetées du fait de la réduction de la capacité, notamment les programmes de réduction des effectifs et autres, Air Canada a mis sur pied un

programme de maîtrise des coûts et de report et de réduction des dépenses d'investissement à l'échelle de la Société.

- La Société a suspendu les achats en vertu de son programme de rachat d'actions au début de mars 2020 et n'a pas renouvelé son offre publique de rachat à son expiration en mai 2020.

La note 9 présente une analyse des échéances des composantes en capital et en intérêts des obligations de remboursement de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location de la Société et la note 16 présente une analyse des échéances des engagements liés à l'exploitation fixes de la Société et de ses engagements en capital.

Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché. Le risque de marché englobe les catégories de risque suivantes pour la Société : le risque lié au prix du carburant, le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque lié à la rémunération fondée sur des actions.

Risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburant aviation. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant aviation et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, la Société peut choisir de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La Société peut utiliser les contrats dérivés pour le carburant aviation, le mazout et le pétrole brut. La politique de la Société permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant aviation projetés de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant aviation projetés de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant aviation projetés pour toute année civile ultérieure. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimale mensuelle. La stratégie est passée régulièrement en revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché.

Il n'y a eu aucune activité de couverture de carburant en 2020 et la Société ne disposait d'aucun contrat dérivé lié au carburant non réglé aux 31 décembre 2020 et 2019.

Risque de change

Les résultats financiers de la Société sont présentés en dollars canadiens, tandis qu'une partie importante de ses charges, de ses obligations au titre du remboursement de la dette et de ses engagements en capital est en monnaie étrangère, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison des variations des cours des monnaies étrangères. La stratégie de gestion du risque adoptée par la Société vise à réduire le risque de flux de trésorerie auquel elle est exposée du fait de ses flux de trésorerie libellés en monnaies étrangères.

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2020, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 1,0 G\$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 3,0 G\$ US. Les sorties de trésorerie non liées aux activités d'exploitation en dollars américains, principalement liées aux paiements d'intérêt sur la dette libellée en dollars américains, et les sorties de trésorerie nettes liées aux activités de financement se



sont élevées à environ 1,5 G\$ US. Pour 2020, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 3,5 G\$ US.

La Société compte combler 70 % du déséquilibre restant sur une période de 24 mois consécutifs pour gérer le risque lié aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrit ci-dessus au moyen des stratégies de gestion des risques suivantes :

- La constitution de réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2020, les soldes de trésorerie et de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissaient à 1 747 M\$ (1 371 M\$ US) (1 123 M\$ (862 M\$ US) au 31 décembre 2019). Une partie des réserves de trésorerie et de placements constitue une couverture économique de la dette à long terme en dollars américains, et le reste de la trésorerie représente les réserves de trésorerie et de placements liées à l'exploitation qui sont appliquées au risque lié aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur 24 mois consécutifs. Pour l'exercice 2020, une perte de 69 M\$ (perte de 36 M\$ en 2019) a été comptabilisée au poste « Profit (perte) de change » pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains qui sont détenus.
- L'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés conclus et leur date d'échéance correspondante sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties de trésorerie nettes en dollars américains, ainsi que le montant affecté aux paiements de matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le notionnel des dérivés sur devises en cours au 31 décembre 2020, dont il est question ci-après, environ 90 % et 21 % des sorties nettes de trésorerie en dollars américains sont couvertes respectivement pour 2021 et 2022, soit une couverture par des dérivés de 63 % sur les 24 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains liées à l'exploitation, conjuguées à la couverture par des dérivés, permettent d'atteindre une couverture de 68 %.

Au 31 décembre 2020, la Société avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2021 et 2022, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 5 730 M\$ (4 499 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,3586 \$ pour 1,00 \$ US (6 599 M\$ (5 080 M\$ US) en 2019 échéant en 2020 et 2021, à un taux moyen pondéré de 1,2775 \$ pour 1,00 \$ US). La Société a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens, de ses yuans et de ses dollars australiens excédentaires (464 M€ EUR, 64 M€ GBP, 4 963 M¥ JPY, 415 M¥ CNH et 88 M\$ AUD) avec règlement en 2021 et 2022 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1414 € EUR, 1,3277 £ GBP, 0,0094 ¥ JPY, 0,1463 ¥ CNH et 0,6942 \$ AUD pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2019 : 335 M€ EUR, 202 M€ GBP, 46 655 M¥ JPY, 286 M¥ CNH et 209 M\$ AUD avec règlement en 2020 et en 2021 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1577 € EUR, 1,3238 £ GBP, 0,0096 ¥ JPY, 0,1469 ¥ CNH et 0,7092 \$ AUD pour 1,00 \$ US).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à

barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2020 était de 591 M\$ avec position favorable aux contreparties (114 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2019). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2020, une perte de 583 M\$ a été constatée dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 92 M\$ en 2019). En 2020, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 106 M\$ avec position favorable aux contreparties (173 M\$ en 2019 avec position favorable à la Société).

Risque de taux d'intérêt

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

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

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable en cours vise à donner une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société et il est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais il permet une certaine flexibilité pour s'adapter aux conditions en vigueur sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2020 est de 74 % à taux fixe pour 26 % à taux variable (83 % et 17 %, respectivement, au 31 décembre 2019).

Risque lié à la rémunération fondée sur des actions

La Société émet des UAR et des UANR à certains de ses salariés, selon la description donnée à la note 14. Chaque UAR et chaque UANR confèrent à leur détenteur le droit de recevoir une action, un montant en trésorerie équivalant à la valeur de marché d'une action ou une combinaison des deux, au choix du Conseil d'administration.

Pour tenir compte du risque lié au cours de l'action, la Société a conclu des contrats à terme sur actions pour couvrir les UAR et les UANR qui pourraient être acquises entre 2021 et 2023, si les critères d'acquisition, y compris les critères liés à l'atteinte des objectifs de rendement, sont réunis. Les dates des contrats à terme coïncident avec les modalités d'acquisition et les dates de règlement prévues de 869 809 UAR et UANR entre 2021 et 2023. Ces contrats n'ont pas été désignés comme instruments de couverture aux fins comptables. Les variations de la juste valeur de ces contrats sont, par conséquent, inscrites dans le profit (la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur de la période au cours de laquelle elles se produisent. En 2020, une perte de 28 M\$ a été constatée (profit de 23 M\$ en 2019). Des contrats à terme sur actions ont été dénoués par règlement en trésorerie, ce qui a donné lieu à une juste valeur de 9 M\$, avec position favorable à la Société en 2020 (30 M\$ en 2019), et des contrats totalisant 12 M\$ ont été achetés au titre



des couvertures de 2023. Au 31 décembre 2020, la juste valeur des contrats à terme sur actions s'élève à 20 M\$, avec position favorable à la Société (45 M\$ avec position favorable à la Société en 2019). Les contrats, évalués à 6 M\$ et échéant en 2021, sont comptabilisés dans les charges payées d'avance et autres actifs courants et le solde, qui totalise 14 M\$, est comptabilisé dans les dépôts et autres actifs.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Au 31 décembre 2020, la Société était exposée au risque de crédit lié principalement aux valeurs comptables de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des créances clients, des placements à long terme et des instruments dérivés. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme sont placés auprès de grands établissements financiers, de différents niveaux de gouvernement au Canada et de grandes sociétés. Les créances clients résultent généralement de la vente de billets à des particuliers, principalement par l'intermédiaire de cartes de crédit reconnues et d'agents de voyages dispersés géographiquement, à des entreprises ou à d'autres sociétés aériennes. Les créances clients liées aux produits fret sont par ailleurs associées aux comptes d'un grand nombre de clients dispersés géographiquement. Les créances clients liées à la vente de points Aéroplan sont principalement associées à de grands établissements financiers, et tout risque lié à ces clients est réduit par la nature et la taille relatives des activités exercées par ces partenaires. Des directives concernant les cotes de solvabilité sont utilisées pour déterminer les contreparties aux dérivés. Afin d'atténuer sa vulnérabilité au risque de crédit et d'évaluer la qualité du crédit de ses contreparties, la Société passe régulièrement en revue leurs cotes de solvabilité et établit des limites de crédit lorsqu'elle le juge nécessaire.

Analyse de sensibilité

Suit une analyse de sensibilité pour chaque type de risque de marché auquel la Société est exposée du fait des importants instruments financiers qu'elle a comptabilisés au 31 décembre 2020. L'analyse de sensibilité est fondée sur certaines variations du facteur de risque pertinent. Ces hypothèses ne sont pas nécessairement représentatives des variations réelles de ces risques et ne sauraient être considérées comme fiables. Étant donné la volatilité potentielle des marchés des capitaux et des marchandises, les variations réelles et les pourcentages de variation connexes pourraient être sensiblement différents de ceux qui sont présentés ci-après. Les variations de bénéfice ne peuvent généralement être extrapolées, la corrélation entre la modification de l'hypothèse et la variation du bénéfice pouvant ne pas être linéaire. Aux fins de présentation de l'information, chacun des risques est évalué indépendamment des autres risques. Cependant, dans les faits, les variations d'un facteur peuvent donner lieu à des variations d'un ou de plusieurs autres facteurs, ce qui peut amplifier ou atténuer les sensibilités.

L'analyse de sensibilité liée aux contrats dérivés est fondée sur la variation de la juste valeur estimée qui s'applique au dérivé le 31 décembre 2020, compte tenu d'un certain nombre de variables, dont la durée résiduelle jusqu'à l'échéance. Cette analyse ne tient pas compte de la variation de la juste valeur qui s'appliquerait au dérivé si la modification du risque de marché s'appliquait à la date d'échéance du contrat dérivé.

(en millions de dollars canadiens)	Risque de taux d'intérêt		Risque de change ¹⁾		Autre risque de prix ^{2), 3)}	
	Bénéfice		Bénéfice		Bénéfice	
	AUGMENTATION DE 1 %	DIMINUTION DE 1 %	AUGMENTATION DE 5 %	DIMINUTION DE 5 %	AUGMENTATION DE 10 %	DIMINUTION DE 10 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie	37 \$	(37) \$	(59) \$	59 \$	- \$	- \$
Placements à court terme	38 \$	(38) \$	(28) \$	28 \$	- \$	- \$
Placements à long terme	5 \$	(5) \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Dépôts liés à des appareils	4 \$	(4) \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Dettes à long terme et obligations locatives	(32) \$	10 \$	529 \$	(529) \$	- \$	- \$
Contrats à terme sur actions	- \$	- \$	- \$	- \$	2 \$	(2) \$
Dérivés de change	- \$	- \$	(432) \$	529 \$	- \$	- \$
Dérivé intégré sur billets convertibles	- \$	- \$	- \$	- \$	(53) \$	53 \$

1) L'augmentation (la diminution) du change est attribuable au raffermissement (à l'affaiblissement) du dollar canadien par rapport au dollar américain. L'incidence sur la dette à long terme et les obligations locatives comprend un montant de 5 M\$ lié à la variation du dollar canadien par rapport au yen. Les variations d'autres monnaies n'ont pas d'incidence importante sur les instruments financiers de la Société.

2) L'analyse de sensibilité concernant les contrats à terme sur actions est fondée sur une augmentation ou une diminution de 10 % du cours de l'action d'Air Canada.

3) L'analyse de sensibilité concernant les dérivés intégrés sur billets convertibles est fondée sur une variation totale de la valeur de 10 %.

En ce qui a trait à la participation d'Air Canada dans Chorus, une augmentation (diminution) de 10 % du cours de l'action de Chorus entraînerait une augmentation (diminution) de 6 M\$ des autres éléments du résultat global.

Clauses restrictives des accords concernant les cartes de crédit

Les accords principaux de traitement des opérations par carte de crédit de la Société prévoient des seuils au-delà desquels la Société est tenue de fournir des dépôts en espèces aux fournisseurs de services concernés. Les obligations de fournir des dépôts en espèces et le montant devant être versé au titre du dépôt sont fondés sur une matrice évaluant, tous les trimestres, un ratio de couverture des frais fixes pour la Société ainsi que ses liquidités non soumises à restrictions et ses placements à court terme. En 2020, la Société n'a fourni aucun dépôt en espèces aux termes de ces accords (aucun dépôt en 2019).



Justes valeurs des instruments financiers inscrits à l'état consolidé de la situation financière

En raison de l'échéance très rapprochée ou à court terme qui les caractérise, les instruments financiers inscrits à titre d'actifs et de passifs financiers courants à l'état consolidé de la situation financière, qui comprennent les créances clients et les dettes fournisseurs et charges à payer, ont une valeur comptable proche de leur juste valeur. Les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont par conséquent constatés à la juste valeur.

Les valeurs comptables des dérivés sont égales à leur juste valeur, qui est basée sur le montant auquel ils pourraient être réglés étant donné les taux d'intérêt en vigueur sur le marché estimés.

La direction a estimé la juste valeur de sa dette à long terme au moyen de techniques d'évaluation dont les flux de trésorerie actualisés, tenant compte des informations du marché disponibles et des valeurs négociées le cas échéant, des taux d'intérêt en vigueur sur le marché, des conditions liées à des garanties éventuelles, des conditions actuelles des marchés du crédit et de l'estimation la plus récente des marges de crédit applicables à la Société selon des opérations récentes. D'après les données non observables importantes (niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs), la juste valeur estimative de la dette correspond approximativement à sa valeur comptable de 9 561 M\$.

Le tableau qui suit présente les évaluations à la juste valeur inscrites à l'état consolidé de la situation financière, classées en fonction de l'importance des données d'entrée utilisées pour effectuer les évaluations.

(en millions de dollars canadiens)	31 DÉCEMBRE 2020	Évaluations à la juste valeur à la date de clôture, d'après ce qui suit :		
		COURS SUR DES MARCHÉS ACTIFS POUR DES ACTIFS IDENTIQUES (NIVEAU 1)	AUTRES DONNÉES OBSERVABLES IMPORTANTES (NIVEAU 2)	DONNÉES NON OBSERVABLES IMPORTANTES (NIVEAU 3)
Évaluations récurrentes				
ACTIFS FINANCIERS				
Titres détenus à des fins de transaction				
Équivalents de trésorerie	667 \$	- \$	667 \$	- \$
Placements à court terme	3 843	-	3 843	-
Placements à long terme	512	-	512	-
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	58	58	-	-
Instruments dérivés				
Contrats à terme sur actions	20	-	20	-
Total	5 100 \$	58 \$	5 042 \$	- \$
PASSIFS FINANCIERS				
Instruments dérivés				
Dérivés de change	591	-	591	-
Dérivé intégré sur billets convertibles	534	-	534	-
Total	1 125 \$	- \$	1 125 \$	- \$

Les actifs financiers détenus par des institutions financières sous forme de trésorerie et de liquidités soumises à restrictions sont exclus du tableau de classement des évaluations à la juste valeur ci-dessus du fait qu'ils ne sont pas évalués selon une méthode d'évaluation.

La méthode utilisée par la Société consiste à comptabiliser les transferts depuis et vers les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs à la date de l'événement ou du changement de circonstances à l'origine du transfert. Il n'y a pas eu de transferts entre les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs au cours de l'exercice 2020.



Compensation des instruments financiers dans l'état consolidé de la situation financière

La Société compense les actifs et les passifs financiers et présente le solde net à l'état consolidé de la situation financière lorsqu'elle a un droit juridiquement exécutoire d'opérer compensation entre les montants comptabilisés et qu'elle a l'intention soit de procéder à un règlement net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément. Dans le cours normal de ses activités, la Société signe divers accords de compensation globale ou d'autres accords similaires qui ne réunissent pas les critères relatifs à la compensation dans l'état consolidé de la situation financière, mais permettent néanmoins la compensation des montants correspondants dans certaines circonstances, comme la résiliation des contrats ou la faillite ou une défaillance de l'une des parties à l'accord.

Air Canada est partie à des accords sectoriels de chambre de compensation en vertu desquels certaines créances clients liées aux produits passages, fret et autres sont réglées sur la base du solde net avec la contrepartie par l'intermédiaire de la chambre de compensation. Ces opérations sont principalement attribuables à des accords intertransporteurs avec d'autres sociétés aériennes. Ces accords commerciaux, conclus entre les transporteurs, permettent la vente et le règlement de services de transport aérien et de services connexes. Les montants intertransporteurs facturés et au titre des prestations de services en cours s'élèvent à 9 M\$ sur la base du solde brut au 31 décembre 2020 (86 M\$ au 31 décembre 2019). Ces montants seront réglés sur la base du solde net à une date ultérieure, mais les soldes nets ne seront connus qu'à la date du règlement.

Le tableau qui suit présente les instruments financiers comptabilisés qui sont compensés ou qui sont visés par des accords de compensation globale ou d'autres accords similaires, mais qui n'ont pas été compensés en date des 31 décembre 2020 et 2019. La colonne « Solde net » indique le solde qui aurait été inscrit à l'état consolidé de la situation financière si tous les droits de compensation avaient été exercés.

(en millions de dollars canadiens)

	Soldes compensés			Soldes non compensés INSTRUMENTS FINANCIERS	Solde net
	ACTIFS, SOLDE BRUT	PASSIFS COMPENSÉS, SOLDE BRUT	SOLDES NETS PRÉSENTÉS		
ACTIFS FINANCIERS					
31 décembre 2020					
Actifs dérivés	- \$	- \$	- \$	20 \$	20 \$
	- \$	- \$	- \$	20 \$	20 \$
31 décembre 2019					
Actifs dérivés	11 \$	(8) \$	3 \$	45 \$	48 \$
	11 \$	(8) \$	3 \$	45 \$	48 \$

(en millions de dollars canadiens)

	Soldes compensés			Soldes non compensés INSTRUMENTS FINANCIERS	Solde net
	PASSIFS, SOLDE BRUT	ACTIFS COMPENSÉS, SOLDE BRUT	SOLDES NETS PRÉSENTÉS		
PASSIFS FINANCIERS					
31 décembre 2020					
Passifs dérivés	646 \$	(55) \$	591 \$	- \$	591 \$
	646 \$	(55) \$	591 \$	- \$	591 \$
31 décembre 2019					
Passifs dérivés	178 \$	(61) \$	117 \$	- \$	117 \$
	178 \$	(61) \$	117 \$	- \$	117 \$



18.

Éventualités, garanties et indemnités

Provisions pour éventualités et litiges

La Société fait actuellement l'objet de diverses poursuites et actions en justice, notamment de réclamations de la part de divers groupes d'employés syndiqués d'Air Canada, et des provisions ont été constituées en conséquence. La direction est d'avis que le règlement final de ces réclamations n'aura pas un effet négatif important sur la situation financière de la Société ni sur ses résultats.

Garanties

Garanties au titre d'accords d'avitaillement et de dégivrage

De concert avec d'autres sociétés aériennes, la Société est partie à des accords d'avitaillement et de dégivrage avec neuf sociétés d'avitaillement et trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par la Société selon IFRS 10 *États financiers consolidés* est d'environ 1 047 M\$ au 31 décembre 2020 (643 M\$ au 31 décembre 2019), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose la Société, avant la prise en compte de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés aériennes contractantes. La Société considère le risque en découlant comme minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ses entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces accords varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

Conventions d'indemnisation

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

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



19.

Informations concernant le capital

La Société considère le capital comme la somme de la dette à long terme et des obligations locatives, du dérivé intégré sur billets convertibles et de la valeur comptable des capitaux propres attribuables à ses actionnaires. Air Canada ne retranche plus de son capital la trésorerie excédentaire, car elle ne représente pas un montant important dans le contexte actuel. La Société surveille aussi sa dette nette. La dette nette correspond au total de la dette à long terme et des obligations locatives moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme.

La Société gère son capital en fonction des principaux objectifs suivants :

- veiller à ce que la Société ait accès au capital afin de financer ses obligations contractuelles à leur échéance et veiller à ce que les niveaux de trésorerie soient suffisants pour pallier la détérioration de la situation économique;
- veiller à ce que les décisions portant sur la répartition des capitaux se traduisent par des résultats suffisants et évaluer l'efficacité avec laquelle la Société répartit ses capitaux pour produire des résultats;
- planifier les obligations de remboursement afin qu'elles cadrent avec la durée d'utilité prévue des principaux actifs générateurs de produits de la Société;
- maintenir un équilibre adéquat entre le capital provenant d'emprunts et le capital provenant d'investisseurs;
- surveiller la qualité de crédit de la Société afin de lui faciliter l'accès aux marchés financiers à des taux d'intérêt concurrentiels.

Dans le but de maintenir ou d'ajuster la structure de son capital, la Société prend les mesures suivantes : elle modifie parfois le type de capital auquel elle a recours ou le montant, notamment en optant pour l'achat au lieu du financement de la dette ou de la location, elle reporte ou annule des dépenses liées au matériel volant en n'exerçant pas les options disponibles ou en vendant les options qu'elle détient sur des appareils et elle rachète ou émet des titres de créance ou émet des titres de capitaux propres ou rachète des actions en circulation, le tout selon les conditions du marché et les modalités des accords sous-jacents (ou les autorisations nécessaires) ou d'autres restrictions légales.

Aux 31 décembre, le calcul du capital total et de la dette nette est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	31 DÉCEMBRE 2020	31 DÉCEMBRE 2019
Dette à long terme et obligations locatives	11 201 \$	8 024 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 788	1 218
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	12 989	9 242
Dérivé intégré sur billets convertibles	534	-
Capitaux propres attribuables aux actionnaires	1 715	4 400
Capital total	15 238 \$	13 642 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	12 989 \$	9 242 \$
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court et à long terme	(8 013)	(6 401)
Dette nette	4 976 \$	2 841 \$



20.

Produits des activités ordinaires

Ventilation des produits des activités ordinaires

La Société ventile les produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec les clients selon la nature des services de transport aérien. Les catégories de produits correspondant à la nature des services présentées au compte consolidé de résultat sont les produits passages, les produits fret et les autres produits. La Société décompose ensuite les produits tirés du transport de passagers et de fret selon le segment de marché géographique.

Le rapprochement entre les montants globaux déclarés par région géographique pour les produits passages et fret et les montants applicables du compte consolidé de résultat s'établit comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
PRODUITS PASSAGES		
Lignes intérieures	1 640 \$	5 233 \$
Lignes transfrontalières	840	3 795
Lignes transatlantiques	909	4 468
Lignes transpacifiques	468	2 449
Autres	525	1 287
	4 382 \$	17 232 \$

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
PRODUITS FRET		
Lignes intérieures	90 \$	113 \$
Lignes transfrontalières	35	48
Lignes transatlantiques	387	258
Lignes transpacifiques	354	241
Autres	54	57
	920 \$	717 \$

Les produits passages et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région déterminée. Les lignes transatlantiques concernent les vols transocéaniques ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. Les lignes transpacifiques concernent les vols transocéaniques ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie et en Australie. Les autres produits passages et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique centrale et du Sud, dans les Antilles et au Mexique.

Les autres produits liés à l'exploitation proviennent principalement de clients situés au Canada et consistent essentiellement en des produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits vacances, de l'échange de points Aéroplan pour des biens et services non aériens, des achats à bord et d'autres services passagers et charges accessoires, ainsi que d'autres services liés au transport aérien.

Soldes contractuels

Le tableau ci-dessous fournit des informations sur les créances clients, les actifs contractuels et les passifs contractuels relatifs aux contrats conclus avec des clients.

(en millions de dollars canadiens)	31 DÉCEMBRE 2020	31 DÉCEMBRE 2019
Créances, comprises dans les créances clients	332 \$	578 \$
Coûts des contrats, compris dans les charges payées d'avance et autres actifs courants	68	124
Passifs contractuels – produits passages perçus d'avance	2 314	2 939
Passifs contractuels – produits différés d'Aéroplan (courants et à long terme)	3 256	2 825
Passifs contractuels – autres produits différés (courants et à long terme)	1 348	1 473



Les créances clients comprennent les créances liées aux produits passages et aux produits fret ainsi que d'autres créances liées aux contrats conclus avec les clients. La Société vend des billets de passage et des services passagers accessoires qui sont payés comptant, par carte de crédit ou selon d'autres modes de paiement à base de cartes. Les paiements sont généralement effectués avant la prestation des services de transport auxquels ils se rattachent. Les billets de passage et les créances liées aux services accessoires correspondent aux montants que doivent payer d'autres sociétés aériennes pour des voyages intertransporteurs, les intermédiaires fournisseurs de services de traitement des paiements des agences de voyages ou les fournisseurs de services de traitement des opérations par cartes de crédit pour la vente de voyages à venir, et sont pris en compte dans les créances clients inscrites à l'état consolidé de la situation financière. Des points Aéroplan sont vendus à des partenaires du programme en fonction des points accumulés par les membres, et ces créances sont généralement réglées mensuellement. Les créances liées au fret et les autres créances ont trait aux montants dus par les clients, dont les transitaires et les partenaires intertransporteurs pour le transport de fret et les autres services fournis.

Les coûts des contrats comprennent les frais de carte de crédit, les commissions et les frais liés aux systèmes mondiaux de distribution relatifs aux billets de passage. Ces coûts sont inscrits à l'actif au moment de la vente et passés en charges au moment de la comptabilisation des produits passages.

Les opérations de vente de services de transport de passagers et de fret reposent sur de nombreux systèmes et contrôles informatiques pour le traitement, l'enregistrement et la comptabilisation d'un volume important d'opérations de faible valeur, notamment par l'intermédiaire d'une combinaison de systèmes informatiques internes, de fournisseurs de services externes, de chambres de compensation sectorielles, de systèmes mondiaux de distribution et d'autres transporteurs aériens partenaires. Les produits passages et les produits tirés de la portion terrestre de forfaits vacances sont reportés et inclus dans le passif courant. Une partie des produits passages, qui correspond à l'équivalent de la valeur des billets des points Aéroplan versés, est comptabilisée séparément et reportée dans les produits différés d'Aéroplan. Le passif au titre des produits passages perçus d'avance est comptabilisé dans les produits lorsque le vol auquel il se rapporte a lieu ou pendant la période du forfait vacances. Selon la classe tarifaire, les voyageurs peuvent échanger leurs billets jusqu'au moment du vol ou obtenir un remboursement, généralement moyennant le paiement de certains frais. La Société évalue régulièrement le passif au titre des produits passages perçus d'avance.

La mesure de simplification proposée dans IFRS 15 permet aux entités de ne pas fournir le solde du prix de transaction ni d'explication précisant quand elles s'attendent à comptabiliser en produits des activités ordinaires ce montant si la durée initiale attendue du contrat ne dépasse pas un an. La Société a choisi d'appliquer cette mesure de simplification pour les obligations de prestation liées au transport du passager, car les billets de passage expirent au bout d'un an s'ils n'ont pas été utilisés.

En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a offert aux clients la possibilité de convertir leur réservation active en bon de voyage sans date d'expiration si leurs plans de voyage changent. Les clients peuvent utiliser les bons de voyage dans les 12 prochains mois et la Société n'a pas le droit inconditionnel de reporter le règlement au-delà des 12 prochains mois. Le montant intégral du passif lié à ces bons de voyage a donc été inscrit au passif courant même si une partie des bons pourraient être utilisés après les 12 prochains mois.

Le rapprochement des produits différés d'Aéroplan est présenté dans le tableau suivant :

(en millions de dollars canadiens)

Juste valeur en date de l'acquisition le 10 janvier 2019	2 779 \$
Produits tirés des points Aéroplan versés aux partenaires du programme	953
Équivalent de la valeur des billets pour les points Aéroplan versés	201
Points Aéroplan échangés	(1 108)
Produits différés d'Aéroplan au 31 décembre 2019	2 825 \$
Produits tirés des points Aéroplan versés aux partenaires du programme	687
Équivalent de la valeur des billets pour les points Aéroplan versés	63
Points Aéroplan échangés	(319)
Produits différés d'Aéroplan au 31 décembre 2020	3 256 \$

Les produits tirés de la vente de points Aéroplan à des tiers partenaires du programme Aéroplan et les équivalents de la valeur des billets en points versés pour des voyages en avion sont différés jusqu'à ce que les points soient échangés et la prime fournie au membre. La Société s'attend à ce que la majorité des points en circulation soient échangés d'ici trois ans.

Dans le cadre des nouveaux accords commerciaux signés en 2019, Air Canada a reçu des paiements de la Banque Toronto-Dominion (« Banque TD »), de la Banque Canadienne Impériale de Commerce (« CIBC »), de Corporation Visa Canada (« Visa ») et de la Banque Amex du Canada (« AMEX ») totalisant 1 212 M\$. En outre, Banque TD et CIBC ont remis au total 400 M\$ à la Société en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des points Aéroplan. Cette contrepartie est comptabilisée à titre de passif contractuel dans les produits différés d'Aéroplan et autres produits différés.



21.

Charges liées aux transporteurs régionaux

La Société a conclu des contrats d'achat de capacité avec des transporteurs régionaux. Les charges associées à ces contrats sont classées en tant que charges liées aux transporteurs régionaux dans le compte consolidé de résultat. La ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux, à l'exception des charges liées au carburant et de la composante des frais d'achat de capacité liés à l'utilisation des appareils, est la suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
Frais d'achat de capacité	636 \$	1 042 \$
Redevances aéroportuaires et de navigation	127	292
Frais de vente et de distribution	51	158
Autres charges d'exploitation	272	464
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	1 086 \$	1 956 \$

22.

Cession-bail

En 2020, la Société a conclu des opérations de cession-bail visant neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing pour un produit total de 365 M\$ US (485 M\$), ce qui a donné lieu à la comptabilisation d'un profit à la cession de 18 M\$. Les appareils continueront d'être exploités dans le cadre des contrats de location d'une durée de 12 ans conclus en vertu de cette opération de cession-bail.

23.

Transactions entre parties liées

Rémunération des principaux dirigeants

Les principaux dirigeants d'Air Canada sont les membres du Conseil d'administration, le président et chef de la direction, le chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières, la vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales, le vice-président général – Exploitation, la vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Communications et le vice-président général – Affaires internationales et réglementaires et chef des Affaires juridiques. Les deux derniers postes ont été ajoutés à l'équipe des principaux dirigeants au cours de l'exercice 2020 (les chiffres comparatifs de 2019 n'ont pas été modifiés). Les soldes présentés reposent sur les charges inscrites aux états financiers consolidés. Le tableau qui suit présente un résumé de la rémunération des principaux dirigeants :

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019
Salaires et autres avantages	7 \$	7 \$
Régimes de retraite et avantages postérieurs à l'emploi	6	5
Rémunération fondée sur des actions	(9)	36
	4 \$	48 \$



24.

Acquisition d'Aéroplan

Le 10 janvier 2019, Air Canada a réalisé l'acquisition d'Aimia Canada Inc. (à présent Aéroplan inc.). Le prix d'achat global était ventilé comme suit : 450 M\$ en trésorerie, plus 67 M\$ en trésorerie au titre des ajustements à la clôture (la contrepartie totale liée à l'acquisition s'élevait à 517 M\$). L'acquisition comprenait aussi la prise en charge du passif en points Aéroplan.

Parallèlement à la clôture de l'acquisition d'Aéroplan, Air Canada, Aéroplan, Banque TD, CIBC et Visa ont parachevé différents accords commerciaux liés à l'acquisition, et au soutien de celle-ci, notamment des accords en matière de programmes de fidélité de cartes de crédit et de réseau en vue d'une participation future dans le programme Aéroplan. De la même manière, au premier trimestre de 2019, Air Canada, Aéroplan et AMEX ont conclu des accords permettant à cette dernière de continuer à participer au programme Aéroplan. Air Canada a reçu des paiements de Banque TD, de CIBC, de Visa et d'AMEX totalisant 1 212 M\$. Cette contrepartie a été comptabilisée à titre de produits différés et sera amortie dans les produits passages sur la durée des accords connexes.

En outre, Banque TD et CIBC ont remis au total 400 M\$ à la Société en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des points Aéroplan. Cette contrepartie est comptabilisée à titre de passif contractuel dans les produits différés d'Aéroplan et autres produits différés.

25.

Placement en titre de capitaux propres dans Chorus

En février 2019, Air Canada a conclu un accord visant à modifier le contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz, une filiale en propriété exclusive de Chorus Aviation Inc., et à en prolonger la durée de 10 ans, soit du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2035.

Parallèlement, Air Canada a souscrit 15 561 600 actions à droit de vote de catégorie B du capital de Chorus, représentant, au moment de l'émission, environ 9,99 % des actions à droit de vote émises et en circulation de Chorus. Cela a représenté un placement de 97 M\$ de la part d'Air Canada.

26.

Projet d'acquisition de Transat

Le 27 juin 2019, Air Canada et Transat A.T. inc. (« Transat ») ont annoncé la conclusion d'une convention d'arrangement définitive prévoyant l'acquisition par Air Canada de toutes les actions émises et en circulation de Transat. En vertu de la convention, Air Canada aurait fait l'acquisition de toutes les actions en circulation de Transat, au prix de 13 \$ l'action. La valeur de la transaction réglée entièrement en trésorerie représentait, à ce moment-là, environ 520 M\$.

Le 11 août 2019, Air Canada et Transat ont annoncé qu'Air Canada avait convenu d'augmenter le prix d'achat de toutes les actions émises et en circulation de Transat, pour le faire passer de 13 \$ à 18 \$ par action. La convention d'arrangement datée du 27 juin 2019 a été modifiée en conséquence. Compte tenu de la hausse de la contrepartie, la valeur de la transaction réglée entièrement en trésorerie s'élevait à environ 720 M\$.

Le 10 octobre 2020, Air Canada a annoncé des modifications à la transaction conclue avec Transat. La convention d'acquisition prévoit l'acquisition par Air Canada de toutes les actions de Transat au prix de 5,00 \$ chacune, payables, au choix des actionnaires de Transat, en trésorerie ou en actions d'Air Canada selon un ratio d'échange fixe de 0,2862 action d'Air Canada par action de Transat (ce qui représente un prix de 17,47 \$ pour les actions d'Air Canada).

En présumant que l'acquisition de Transat sera réalisée et que tous les actionnaires de Transat choisiront de recevoir des actions d'Air Canada en contrepartie de leurs actions de Transat (et qu'aucun détenteur d'options de Transat n'exercera ses droits avant la date limite fixée pour exercer son choix et ne choisira de recevoir des actions d'Air Canada en contrepartie des actions de Transat sous-jacentes à ses options), Air Canada s'attendrait à émettre en tout jusqu'à 10 803 217 actions relativement à l'acquisition (étant donné les 37 747 090 actions en circulation de Transat déclarées par Transat). Toutefois, la transaction demeure assujettie à la satisfaction de certaines conditions, notamment l'approbation des autorités de réglementation, processus qui est en cours, et bien qu'Air Canada se soit efforcée de prendre en considération toutes les exigences pertinentes dans tous les territoires, rien ne garantit que toutes les approbations réglementaires requises seront accordées, que les délais d'exécution pertinents seront prolongés ou que la transaction sera menée à bonne fin.

Aux termes de la convention d'acquisition avec Transat, la transaction devait être clôturée au plus tard le 15 février 2021; le délai peut être prolongé à tout moment par accord des parties et reste en vigueur à moins de résiliation par l'une d'elles.



Conseil d'administration

Ameé Chande	Administratrice de sociétés et consultante en stratégie, Los Altos (Californie)
Christie J.B. Clark	Administrateur de sociétés, Toronto (Ontario)
Gary A. Doer	Administrateur de sociétés, Winnipeg (Manitoba)
Rob Fyfe	Administrateur de sociétés, Auckland, Nouvelle-Zélande
Michael M. Green	Chef de la direction et directeur principal, Tenex Capital Management, New York (New York)
Jean Marc Huot	Associé, Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l., Montréal (Québec)
Madeleine Paquin	Présidente et chef de la direction, Logistec Corporation, Montréal (Québec)
Michael Rousseau	Président et chef de la direction, Air Canada, Saint-Lambert (Québec)
Vagn Sørensen	Président du Conseil, Air Canada, Londres, Royaume-Uni
Kathleen Taylor	Administratrice de sociétés, Toronto (Ontario)
Annette Verschuren	Présidente du conseil et chef de la direction, NRStor Inc., Toronto (Ontario)
Michael M. Wilson	Administrateur de sociétés, Bragg Creek (Alberta)



Hauts dirigeants¹⁾

Michael Rousseau	Président et chef de la direction
Lucie Guillemette	Vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales
Amos S. Kazzaz	Vice-président général et chef des Affaires financières
Craig Landry	Vice-président général – Exploitation
Arielle Meloul-Wechsler	Vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Affaires publiques
David J. Shapiro	Vice-président général – Affaires internationales et réglementaires et chef des Affaires juridiques
Mark Galardo	Premier vice-président – Planification du réseau et Gestion du chiffre d'affaires
Catherine Luelo	Première vice-présidente et chef des Affaires informatiques
Mark Nasr	Premier vice-président – Produits, Marketing et Commerce électronique
Richard Steer	Premier vice-président – Exploitation et Transporteurs Express
Murray Strom	Premier vice-président – Opérations aériennes
Carolyn M. Hadrovic	Vice-présidente et secrétaire générale

1) « Hauts dirigeants » englobe les postes suivants : chef de la direction, chef des Affaires financières, secrétaire général ainsi que vice-présidents généraux et premiers vice-présidents.







Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs

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

2020	HAUT	BAS	VOLUME
1 ^{er} trimestre	52,71 \$	9,26 \$	224 507 798
2 ^e trimestre	23,55 \$	12,80 \$	471 490 629
3 ^e trimestre	19,48 \$	15,02 \$	295 928 353
4 ^e trimestre	28,24 \$	14,48 \$	377 945 401
			1 369 872 181

Restrictions relatives aux titres avec droit de vote

En 2018, le gouvernement du Canada a adopté la *Loi sur la modernisation des transports*. Cette loi a notamment eu pour effet de modifier la *Loi sur les transports au Canada* (« LTC ») en faisant passer de 25 % à 49 % la limite à la propriété étrangère dans le capital des transporteurs aériens canadiens, tout en plafonnant les droits de vote d'un même non-Canadien et de l'ensemble des transporteurs aériens non canadiens à 25 %. À l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires d'Air Canada de 2019, ceux-ci ont approuvé un plan d'arrangement en application de l'article 192 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* visant à donner effet aux modifications des statuts constitutifs modifiés d'Air Canada, de manière à harmoniser les restrictions applicables à la propriété et aux droits de vote de non-Canadiens avec celles prévues par la définition de « Canadien » au paragraphe 55(1) de la LTC modifiée récemment. La Cour supérieure du Québec a par la suite rendu une ordonnance définitive approuvant le plan d'arrangement. Les statuts constitutifs modifiés sont entrés en vigueur le 8 mai 2019.

Français ou anglais, c'est le choix du client

Les langues officielles à Air Canada

Air Canada est la plus grande société canadienne du secteur privé à offrir des services bilingues partout au pays et dans le monde. Nous sommes fiers d'offrir nos services dans les deux langues officielles et d'exercer, parmi les grandes entreprises canadiennes, un véritable leadership dans la promotion du bilinguisme.

Air Canada juge primordial de servir ses clients dans la langue de leur choix. Les échanges avec la clientèle, les annonces dans les aéroports et à bord des avions ainsi que le breffage des passagers sont autant d'éléments essentiels du service à la clientèle qui font constamment appel aux compétences linguistiques de nos employés.

Air Canada consacre des efforts considérables à mieux servir ses clients dans la langue de leur choix. Depuis des années, nous focalisons notre attention sur le rapprochement avec les communautés de la langue minoritaire et sur la sensibilisation ainsi que la formation continues de notre personnel.

L'opinion de nos clients, dont la majorité estime que nous améliorons sans cesse notre offre de services bilingues, stimule notre dynamisme.

Autres renseignements

RELATIONS AVEC LES ACTIONNAIRES

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

RELATIONS AVEC LES INVESTISSEURS

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

SIÈGE SOCIAL

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

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Société de fiducie AST (Canada)
2001, boul. Robert-Bourassa, Bureau 1600
Montréal (Québec) H3A 2A6
Téléphone : 1 800 387-0825
(Canada et États-Unis)
416 682-3860 (autres pays)

Les demandes d'information peuvent également être acheminées par courriel à l'adresse suivante :
demandes@astfinancial.com

This annual report is published in the two official languages of Canada. To receive an English copy, please contact Shareholder Relations.





Profil de l'entreprise

Air Canada est la plus grande société aérienne du Canada à offrir des services intérieurs et internationaux. En 2020, le transporteur national du Canada comptait parmi les 20 plus importantes sociétés aériennes dans le monde. Membre cofondateur du réseau Star Alliance, le plus vaste regroupement mondial de transporteurs aériens, Air Canada est la seule société aérienne d'envergure internationale offrant une gamme complète de services à détenir la cote quatre étoiles en Amérique du Nord, selon la firme de recherche indépendante britannique Skytrax. Air Canada a par ailleurs été proclamée meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord par la revue *Global Traveler* pour la deuxième année de suite en 2020. En janvier 2021, elle s'est vu conférer par l'APEX la certification de niveau diamant pour son programme de biosécurité Air Canada SoinPropre+, créé pour gérer le virus de la COVID-19. C'est la seule société aérienne au Canada à atteindre l'échelon le plus élevé de l'APEX.



Le seul transporteur international réseau quatre étoiles en Amérique du Nord



AIR CANADA

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 