



**Premier trimestre de 2022**  
**Rapport de gestion**  
Le 26 avril 2022

**TABLE DES MATIÈRES**

<b>1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES.....</b>	<b>1</b>
<b>2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES.....</b>	<b>3</b>
<b>3. STRATÉGIE.....</b>	<b>6</b>
<b>4. APERÇU GÉNÉRAL ET FAITS SAILLANTS DU PREMIER TRIMESTRE DE 2022 .....</b>	<b>7</b>
<b>5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES PREMIERS TRIMESTRES 2022 ET 2021 ...</b>	<b>9</b>
<b>6. PARC AÉRIEN .....</b>	<b>17</b>
<b>7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL.....</b>	<b>19</b>
<b>7.1 LIQUIDITÉ.....</b>	<b>19</b>
<b>7.2 SITUATION FINANCIÈRE .....</b>	<b>20</b>
<b>7.3 DETTE NETTE .....</b>	<b>21</b>
<b>7.4 FONDS DE ROULEMENT.....</b>	<b>22</b>
<b>7.5 VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE .....</b>	<b>23</b>
<b>7.6 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES.....</b>	<b>25</b>
<b>7.7 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE .....</b>	<b>26</b>
<b>7.8 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES .....</b>	<b>27</b>
<b>7.9 CAPITAL-ACTIONS.....</b>	<b>28</b>
<b>8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS.....</b>	<b>29</b>
<b>9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE .....</b>	<b>29</b>
<b>10. MÉTHODES COMPTABLES .....</b>	<b>29</b>
<b>11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES.....</b>	<b>29</b>
<b>12. ACCORDS HORS BILAN .....</b>	<b>30</b>
<b>13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES .....</b>	<b>30</b>
<b>14. FACTEURS DE RISQUE .....</b>	<b>30</b>
<b>15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES .....</b>	<b>30</b>
<b>16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR .....</b>	<b>31</b>
<b>17. GLOSSAIRE .....</b>	<b>34</b>

## 1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)	Premiers trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>			
Produits d’exploitation	2 573	729	1 844
Perte d’exploitation	(550)	(1 049)	499
Perte avant impôts sur le résultat	(814)	(1 387)	573
Perte nette	(974)	(1 304)	330
Résultat avant impôts ajusté <sup>1)</sup>	(740)	(1 335)	595
Marge d’exploitation (en %)	(21)	(144)	123 pp <sup>8)</sup>
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) <sup>1)</sup>	(143)	(763)	620
Marge BAIIDA <sup>1)</sup> (en %)	(6)	(105)	99 pp
Liquidités non soumises à restrictions <sup>2)</sup>	10 162	6 582	3 580
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d’exploitation	335	(888)	1 223
Flux de trésorerie disponibles <sup>1)</sup>	59	(1 162)	1 221
Dettes nettes <sup>1)</sup>	7 031	6 170	861
Perte par action – résultat dilué	(2,72)	(3,90)	1,18
<b>Statistiques d’exploitation<sup>3)</sup></b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	9 481	1 831	417,9
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	14 297	4 211	239,5
Coefficient d’occupation (en %)	66,3 %	43,5 %	22,8 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	20,2	21,6	(6,2)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	13,4	9,4	43,1
Produits d’exploitation par SMO (en cents)	18,0	17,3	4,0
Charges d’exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	21,8	42,2	(48,3)
CESMO ajustées (en cents) <sup>1)</sup>	15,6	40,4	(61,4)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) <sup>4)</sup>	27,3	16,1	69,5
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période <sup>5)</sup>	332	332	-
Sièges routés (en milliers)	8 653	2 571	236,6
Mouvements des appareils (en milliers)	65,0	22,1	193,7
Longueur d’étape moyenne (en milles) <sup>6)</sup>	1 652	1 638	0,9
Coût du litre de carburant (en cents)	98,6	62,7	57,2
Consommation de carburant (en milliers de litres)	760 862	318 358	139,0
Passagers payants transportés (en milliers) <sup>7)</sup>	5 435	1 124	383,6

1) Le résultat avant impôts ajusté, le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge BAIIDA, les flux de trésorerie disponibles, la dette nette et les CESMO ajustées sont des mesures financières hors PCGR, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d’états financiers et 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. Se reporter à la rubrique 16, « Mesures financières hors PCGR », du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR d’Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d’Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.

- 2) *Les liquidités non soumises à restrictions signifient la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 31 mars 2022, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 212 M\$ et d'un montant de 950 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 mars 2021, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court et à long terme de 6 582 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 aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada. Au 31 mars 2022, il y avait 29 346 employés en poste au Canada.*
- 5) *Le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada au 31 mars 2022 et au 31 décembre 2021 comprend plusieurs avions immobilisés au sol en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage / de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*
- 8) *« pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*

## 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 Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada<sup>MD</sup> » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge<sup>MD</sup> » (« Air Canada Rouge »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le premier trimestre de 2022, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les États financiers consolidés résumés et notes complémentaires non audités intermédiaires du premier trimestre de 2022 d'Air Canada, datés du 26 avril 2022, ainsi qu'avec les États financiers consolidés et notes complémentaires audités annuels de 2021 d'Air Canada et le Rapport de gestion de 2021 d'Air Canada datés du 18 février 2022. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 17, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 25 avril 2022.

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 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 26 avril 2022, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du premier trimestre de 2022. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au [aircanada.com](http://aircanada.com) ainsi que sur le site de SEDAR au [www.sedar.com](http://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](http://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. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions 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 ci-après et dans les documents intégrés par renvoi aux présentes, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. La réalisation des énoncés prospectifs reste assujettie, notamment, à la survenance possible d'événements externes ou à l'incertitude qui caractérise le secteur où évolue Air Canada. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs en raison de divers facteurs, entre autres ceux dont il est fait mention ci-après.

Air Canada et le reste de l'industrie mondiale du transport aérien ont fait face à une baisse considérable du trafic par rapport à 2019 et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada. Bien que la situation se soit améliorée et que les restrictions de déplacements aient été levées

dans de nombreux pays, Air Canada ne peut prévoir ni le moment où la situation pourrait se rétablir aux niveaux pré-pandémiques ni la mesure dans laquelle ces niveaux seront atteints. La pandémie de COVID-19 continue d'avoir des répercussions économiques importantes, notamment sur les dépenses et le comportement des entreprises et des consommateurs. Ce facteur pourrait à son tour affecter gravement la demande à l'égard du transport aérien. Notamment, le retour des voyages d'affaires aux niveaux pré-pandémiques peut être perturbé par l'évolution des modèles commerciaux et des pratiques de télétravail adoptés pendant la pandémie de COVID-19, y compris le recours aux vidéoconférences et autres technologies de télétravail ainsi que l'intérêt marqué à l'égard de pratiques plus écoresponsables. Air Canada suit de très près les principaux indicateurs pertinents pour ses projets de relance et prendra les mesures qui s'imposent pour s'adapter. Ces mesures dépendront de divers facteurs, parmi lesquels l'évolution de l'épidémie, du virus et de ses variants, les mesures prises par les gouvernements, notamment en matière de santé, l'intérêt pour les voyages et la volonté de prendre l'avion des voyageurs, la complexité associée au redémarrage d'un secteur dont les nombreuses parties prenantes doivent agir de façon coordonnée, ainsi que le moment et l'ampleur de la reprise des voyages internationaux et des voyages d'affaires, 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, comme le conflit militaire entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, la concurrence, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les cours de l'énergie, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les autres épidémies, les attentats terroristes, les conflits armés, sa dépendance envers les fournisseurs clés, sa capacité d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les interruptions de service, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité de la main-d'œuvre d'Air Canada, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance<sup>MD</sup> et des coentreprises, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com), notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de ce rapport (ou à la date précisée de leur formulation) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

### **Principales hypothèses**

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Dans le cadre de ses hypothèses, elle a présumé que la croissance du PIB du Canada serait modérée en 2022. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,26 \$ CA pour 1,00 \$ US en 2022 et que le cours du carburant d'aviation s'établirait en moyenne à 1,24 \$ le litre en 2022.

**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 ©, ®, <sup>MD</sup> ou <sup>MC</sup>. 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.

**Autre information intégrée par renvoi**

Aucune information figurant ou accessible sur le site Web d'Air Canada (ou sur tout autre site Web mentionné dans le présent rapport de gestion) n'est intégrée par renvoi au présent rapport de gestion ni n'en fait partie intégrante, à moins d'une indication expresse à l'effet contraire.

### 3. STRATÉGIE

Air Canada refaçonne ses activités afin de mieux se préparer pour l'avenir. Dans le cadre de ces efforts, elle a lancé « Toujours plus haut », son impératif commercial nouvellement défini visant à rehausser toutes les facettes de ses activités. Avec ce chapitre qui s'ouvre, Air Canada entend :

- assurer son avenir en demeurant vigilante à l'égard des coûts, en saisissant les occasions et en faisant des investissements stratégiques judicieux;
- atteindre de nouveaux horizons, en s'appuyant sur ses forces concurrentielles pour développer ses activités en élargissant sa portée internationale et en explorant sans cesse de nouvelles possibilités;
- rehausser l'expérience de sa clientèle et soutenir la création d'expériences clients inoubliables et de liens authentiques avec sa clientèle en optimisant son programme de fidélité, ses technologies et ses produits innovants;
- favoriser la collaboration et l'inclusivité au travail, dans le respect des diverses cultures et langues, tout en jouant un rôle social important.

Dans la poursuite de cet objectif, en 2022, Air Canada entend tirer parti de ses nombreux avantages concurrentiels, à savoir :

- un personnel talentueux et une culture d'entreprise primée;
- une marque dynamique de vaste notoriété;
- un parc aérien rationalisé, moderne, écoénergétique et polyvalent, offrant des configurations d'appareil de pointe;
- un 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;
- une expérience client rehaussée par des produits et services concurrentiels, notamment le programme Aéroplan complètement transformé;
- Air Canada Rouge, transporteur loisirs à faibles coûts;
- une offre de transport de fret élargie;
- de nouvelles technologies d'avant-garde et d'autres améliorations technologiques;
- son engagement à l'égard de la durabilité.

Se reporter à la rubrique 5, *Stratégie*, du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada pour un complément d'information sur la stratégie d'Air Canada.



#### 4. APERÇU GÉNÉRAL ET FAITS SAILLANTS DU PREMIER TRIMESTRE DE 2022

Air Canada et le reste de l'industrie mondiale du transport aérien ont fait face à une baisse considérable du trafic par rapport à 2019 et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada. Bien que la situation se soit améliorée et que les restrictions de déplacements aient été levées dans de nombreux pays, Air Canada ne peut prévoir ni le moment où la situation pourrait se rétablir aux niveaux d'avant la pandémie ni la mesure dans laquelle ces niveaux seront atteints.

Depuis le début du trimestre et jusqu'au 28 février 2022, un résultat négatif au test PCR de dépistage de la COVID-19 effectué dans les 72 heures précédant le départ ou la preuve d'un résultat de test positif effectué dans les 11 à 180 jours avant le vol a été exigé comme préalable à l'entrée au pays de tous les voyageurs, peu importe leur statut vaccinal. Le 15 février 2022, le gouvernement du Canada a annoncé des modifications de certaines restrictions de déplacements pour les voyageurs entièrement vaccinés. Ces changements, qui sont entrés en vigueur le 28 février 2022, comprennent ce qui suit :

- Les voyageurs entièrement vaccinés arrivant au Canada font l'objet d'un processus de sélection au hasard pour un test de dépistage de la COVID-19 à l'arrivée, mais ne seront pas tenus de se mettre en quarantaine en attendant le résultat du test.
- Les enfants de moins de 12 ans qui voyagent avec des adultes entièrement vaccinés restent exemptés de la mise en quarantaine et ils n'ont plus à éviter de fréquenter l'école, un camp, la garderie ou d'autres espaces publics.
- Les voyageurs ont eu la possibilité de présenter le résultat d'un test antigénique rapide de la COVID-19 (effectué le jour avant le vol prévu) ou le résultat d'un test de dépistage moléculaire (effectué au maximum 72 heures avant le vol prévu).
- Les conseils de santé aux voyageurs sont passés du niveau 3 au niveau 2, ce qui signifie que le gouvernement ne recommande plus aux Canadiens d'éviter les voyages non essentiels.
- Les vols internationaux transportant des passagers ont l'autorisation d'atterrir dans tous les autres aéroports canadiens qui sont désignés par l'Agence des services frontaliers du Canada pour recevoir des vols de passagers internationaux.

Le 17 mars 2022, le gouvernement du Canada a annoncé d'autres changements qui sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2022, à savoir que les voyageurs entièrement vaccinés n'auront plus à fournir un résultat de test de dépistage de la COVID-19 préalable à l'entrée au Canada par voies aériennes, terrestres ou maritimes. Les voyageurs étrangers qui ne satisfont pas aux exigences pour être considérés comme entièrement vaccinés demeurent interdits d'entrée au Canada, sauf s'ils sont admissibles à l'exemption précisée dans les décrets pris au titre de la *Loi sur la mise en quarantaine*. Les voyageurs non vaccinés ou partiellement vaccinés autorisés à entrer au Canada demeurent assujettis à l'exigence fédérale de mise en quarantaine et doivent subir un test PCR de dépistage de la COVID-19 au moment de leur arrivée et le huitième jour suivant leur arrivée.

##### Réseau et horaire

Depuis le début de la pandémie, Air Canada gère de très près sa capacité en SMO en fonction des tendances du marché et de la demande en voyages. En janvier 2022, du fait de l'apparition du variant Omicron et de la baisse à court terme de la demande qui s'en est ensuivie, Air Canada a suspendu ses vols pour certaines destinations des Antilles entre le 24 janvier et le 30 avril 2022.

En février 2022, Air Canada a fait les annonces ci-après :

- Expansion du réseau en Amérique du Nord pour l'été 2022 et inscription à l'horaire de quatre nouvelles liaisons transfrontalières et de trois nouvelles liaisons intra-Canada, ainsi que rétablissement de 41 liaisons nord-américaines. Air Canada compte desservir 51 aéroports au Canada et 46 aéroports aux États-Unis cet été pour offrir à ses clients le plus vaste réseau et le plus grand éventail d'options de voyages de tous les transporteurs canadiens.
- Enrichissement de l'horaire d'été pour 2022 par le rétablissement de 34 liaisons internationales transatlantiques et transpacifiques.

Se reporter à la section 4, *Faits saillants de 2021*, du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada pour de plus amples renseignements sur les modifications apportées à l'horaire d'Air Canada annoncées en 2021.

#### Principaux résultats financiers du premier trimestre de 2022

Suit un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour le premier trimestre de 2022 par rapport au premier trimestre de 2021, ainsi que certaines comparaisons par rapport au premier trimestre de 2019, période de référence prépandémie.

- Produits d'exploitation de 2 573 M\$ au premier trimestre de 2022, contre des produits d'exploitation de 729 M\$ au premier trimestre de 2021, soit une hausse de 1 844 M\$ ou de 3,5 fois. Par rapport au premier trimestre de 2019, les produits d'exploitation ont chuté de 1 880 M\$ ou de 42 % en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées.
- Charges d'exploitation de 3 123 M\$ au premier trimestre de 2022, contre des charges d'exploitation de 1 778 M\$ au premier trimestre de 2021, soit une hausse de 1 345 M\$ ou de 76 % en regard d'une hausse de 239,5 % de la capacité et de l'effet d'une hausse de 57 % du coût du carburant.
- Perte d'exploitation de 550 M\$, en baisse de 499 M\$ par rapport au premier trimestre de 2021.
- BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) négatif de 143 M\$ au premier trimestre de 2022, soit une amélioration de 620 M\$ par rapport au premier trimestre de 2021.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 335 M\$ au premier trimestre de 2022, contre des flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation de 888 M\$ au premier trimestre de 2021, rendant compte de l'importante reprise des achats de billets par anticipation et de l'amélioration des résultats d'exploitation. Se reporter à la rubrique 7.5, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

## 5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES PREMIERS TRIMESTRES 2022 ET 2021

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	1 917 \$	395 \$	1 522 \$	385
Fret	398	281	117	42
Autres	258	53	205	387
<b>Total des produits d'exploitation</b>	<b>2 573</b>	<b>729</b>	<b>1 844</b>	<b>253</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant d'aviation	750	200	550	275
Salaires et charges sociales	707	528	179	34
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	316	195	121	62
Dotation aux amortissements	403	413	(10)	(2)
Maintenance avions	26	150	(124)	(83)
Redevances aéroportuaires et de navigation	183	98	85	87
Frais de vente et de distribution	108	24	84	350
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	129	5	124	2 480
Restauration et services à bord	64	21	43	205
Communications et technologies de l'information	116	105	11	10
Éléments particuliers	4	(127)	131	103
Autres	317	166	151	91
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>3 123</b>	<b>1 778</b>	<b>1 345</b>	<b>76</b>
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(550)</b>	<b>(1 049)</b>	<b>499</b>	
<b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>				
Profit de change	99	67	32	
Produits d'intérêts	20	21	(1)	
Charges d'intérêts	(209)	(177)	(32)	
Intérêts incorporés	3	4	(1)	
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	4	(4)	8	
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(173)	(223)	50	
Perte aux règlements et modifications de dette	-	(19)	19	
Autres	(8)	(7)	(1)	
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(264)</b>	<b>(338)</b>	<b>74</b>	
<b>Perte avant impôts sur le résultat</b>	<b>(814)</b>	<b>(1 387)</b>	<b>573</b>	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(160)	83	(243)	
<b>Perte nette</b>	<b>(974) \$</b>	<b>(1 304) \$</b>	<b>330 \$</b>	
<b>Perte par action – résultat dilué</b>	<b>(2,72) \$</b>	<b>(3,90) \$</b>	<b>1,18 \$</b>	
<b>BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)<sup>1)</sup></b>	<b>(143) \$</b>	<b>(763) \$</b>	<b>620 \$</b>	
<b>Résultat avant impôts ajusté<sup>1)</sup></b>	<b>(740) \$</b>	<b>(1 335) \$</b>	<b>595 \$</b>	

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

## Produits passages réseau

Les produits passages du premier trimestre de 2022 se sont établis à 1 917 M\$, soit près de cinq fois plus que ceux du premier trimestre de 2021. Pour l'ensemble du réseau, la capacité a augmenté de 239,5 % tandis que le trafic a bondi de 417,9 %, ce qui s'est traduit par une hausse de 22,8 points de pourcentage du coefficient d'occupation. L'augmentation de la capacité de 239,5 % a été généralement conforme à la hausse de 243 % projetée dans le communiqué d'Air Canada daté du 18 février 2022 et s'explique par l'incidence accrue du variant Omicron et par les restrictions de déplacements supplémentaires touchant certaines activités en Asie. Au premier trimestre de 2022, les produits passages par SMO (« PPSMO ») ont crû de 43,1 % comparativement au premier trimestre de 2021. Ces résultats sont largement attribuables l'incidence de la pandémie de COVID-19 et aux nombreuses restrictions de déplacements au premier trimestre de 2021 comparativement à la même période de 2022. La société aérienne a commencé à rétablir de nombreuses liaisons pour les États-Unis et d'autres pays qui avaient été suspendues complètement l'année dernière en raison des restrictions.

Par rapport à la même période de 2021, les produits passages pour les classes Affaires, Économique Privilège et Économique enregistrés au premier trimestre de 2022 sont environ 5,5 fois, 6,2 fois et 4,6 fois supérieurs.

En regard du premier trimestre de 2019, qui précède la pandémie, les produits passages, la capacité exploitée et le trafic du premier trimestre de 2022 ont chuté respectivement de 50,5 %, 45,0 % et 55,5 %.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	648 \$	237 \$	411 \$	173,8
Lignes transfrontalières	425	29	396	1 379,9
Lignes transatlantiques	464	87	377	434,2
Lignes transpacifiques	98	16	82	500,0
Autres	282	26	256	981,5
<b>Réseau</b>	<b>1 917 \$</b>	<b>395 \$</b>	<b>1 522 \$</b>	<b>385,7</b>

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

	Premier trimestre de 2022 par rapport au premier trimestre de 2021					
	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pp)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	173,8	116,8	226,3	23,0	(16,1)	26,3
Lignes transfrontalières	1 379,9	1 146,6	1 756,2	19,7	(20,3)	18,7
Lignes transatlantiques	434,2	165,3	317,2	25,5	28,1	101,3
Lignes transpacifiques	500,0	130,3	435,2	36,1	12,1	160,5
Autres	981,5	683,2	946,3	16,5	3,4	38,1
<b>Réseau</b>	<b>385,7</b>	<b>239,5</b>	<b>417,9</b>	<b>22,8</b>	<b>(6,2)</b>	<b>43,1</b>

### Produits passages tirés des lignes intérieures

Au premier trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont établis à 648 M\$, en hausse de 411 M\$ ou près de trois fois le résultat enregistré à la période correspondante de 2021. Par rapport au premier trimestre de 2021, la capacité et le trafic ont respectivement progressé de 116,8 % et de 226,3 %, ce qui a donné lieu à une hausse du coefficient d'occupation de 23 points de pourcentage. Ces résultats reflètent la reprise de la demande en voyages d'agrément et la plus grande offre de destinations long-courrier au cours du premier trimestre de 2022 comparativement à la même période de 2021.

La demande en voyages au début de 2021 visait principalement les déplacements essentiels, réservés peu avant la date du départ et pour des trajets et des durées plus courts en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements en vigueur. Ce contexte a donné lieu à des rendements unitaires plus élevés qu'au trimestre à l'étude, au cours duquel l'augmentation de la demande en voyages d'agrément et pour des destinations lointaines s'est accompagnée d'un recul de 16,1 % du rendement unitaire. L'accroissement du trafic a cependant contrebalancé la baisse du rendement unitaire et les PPSMO affichent une amélioration de 26,3 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent.

### Produits passages tirés des lignes transfrontalières

Au premier trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont chiffrés à 425 M\$, en hausse de 396 M\$ par rapport au premier trimestre de 2021. En comparaison de ceux du premier trimestre de 2021, la capacité et le trafic ont été de plus de 10 fois supérieurs au cours du premier trimestre de 2022. Au premier trimestre et jusqu'au milieu de 2021, pratiquement toutes les liaisons avec les États-Unis ont été suspendues en raison de la fermeture des frontières. Le rendement unitaire au premier trimestre de 2022 a chuté de 20,3 % par rapport au premier trimestre de 2021 étant donné que la plupart des voyages effectués au début de 2021 étaient pour des raisons essentielles et étaient réservés peu avant la date du départ, ce qui a augmenté les rendements unitaires. La croissance du trafic a neutralisé la baisse du rendement unitaire, ce qui s'est traduit par une amélioration de 18,7 % des PPSMO pour les lignes transfrontalières.

### Produits passages tirés des lignes transatlantiques

Au premier trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont établis à 464 M\$, en hausse de 377 M\$ par rapport au premier trimestre de 2021. Par rapport au premier trimestre de 2021, la capacité, le trafic et le rendement unitaire ont respectivement bondi de 165,3 %, 317,2 % et 28,1 %, en raison du contexte d'exploitation plus favorable à la suite de l'assouplissement de certaines restrictions de déplacements au second semestre de 2021. Les PPSMO pour les lignes transatlantiques ont plus que doublé, affichant une augmentation de 101,3 % par rapport au premier trimestre de 2021.

### Produits passages tirés des lignes transpacifiques

Au premier trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont chiffrés à 98 M\$, en hausse de 82 M\$ par rapport au même trimestre de 2021. Comparativement au premier trimestre de 2021, la capacité, le trafic et le rendement unitaire ont respectivement augmenté de 130,3 %, 435,2 % et 12,1 %. Toutefois, par rapport au premier trimestre de 2019, la capacité déployée sur le marché transpacifique demeure nettement inférieure à celle déployée sur les autres marchés desservis par Air Canada, en raison des importantes restrictions de déplacements qui demeurent en vigueur pour les principales destinations en Asie.

### Produits passages tirés des autres lignes

Au premier trimestre de 2022, les produits passages tirés des autres lignes se sont chiffrés à 282 M\$, en hausse de 256 M\$ (ou plus de 10 fois de plus par rapport au premier trimestre de 2021). La capacité et le trafic ont respectivement progressé d'environ 7 et 10 fois par rapport à ceux enregistrés au premier trimestre de 2021, tandis que le rendement unitaire a crû de 3,4 %. Le gouvernement du Canada, en collaboration avec plusieurs sociétés aériennes canadiennes, a suspendu les liaisons avec les destinations d'agrément au Mexique, en Amérique centrale et dans les Antilles à compter de la fin janvier 2021. Nombre de ces liaisons étaient rétablies au premier trimestre de 2022. Les PPSMO pour les autres lignes ont enregistré une amélioration de 38,1 % par rapport au premier trimestre de 2021.

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

(en millions)	Premiers trimestres			
	2022		2021	
	PMP	SMO	PMP	SMO
Lignes intérieures	2 502	3 647	767	1 683
Lignes transfrontalières	1 793	2 992	97	240
Lignes transatlantiques	2 912	4 153	698	1 565
Lignes transpacifiques	570	900	106	391
Autres	1 704	2 605	163	332
<b>Réseau</b>	<b>9 481</b>	<b>14 297</b>	<b>1 831</b>	<b>4 211</b>

### Produits fret

Au premier trimestre de 2022, les produits fret se sont chiffrés à 398 M\$, en hausse de 117 M\$ ou de 41,7 % par rapport au premier trimestre de 2021. La forte demande soutenue par l'accroissement de la capacité s'est traduite par d'excellents résultats pour le trimestre, le rendement unitaire ayant progressé de 30 % d'un exercice à l'autre. La demande en services de fret aérien sur le marché transpacifique a été forte au premier trimestre de 2022. De ce fait, les produits fret tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 86 M\$ par rapport au premier trimestre de 2021, représentant environ 73 % de la hausse totale des produits fret.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	30 \$	24 \$	6 \$	27,0
Lignes transfrontalières	13	11	2	19,9
Lignes transatlantiques	124	119	5	4,8
Lignes transpacifiques	194	108	86	79,3
Autres	37	19	18	89,5
<b>Réseau</b>	<b>398 \$</b>	<b>281 \$</b>	<b>117 \$</b>	<b>41,7</b>

## **Autres produits**

Au premier trimestre de 2022, les autres produits se sont chiffrés à 258 M\$, en hausse de 205 M\$ par rapport au premier trimestre de 2021, ce qui représente une augmentation d'environ 4,9 fois. Cette hausse s'explique essentiellement par un volume plus élevé de vente de forfaits terrestres par Vacances Air Canada, ce qui rend compte de la demande accrue en forfaits vacances et de l'incidence de l'interruption des vols pour le Mexique et les Antilles entre le 31 janvier 2021 et le 26 juin 2021. Les hausses des produits tirés des services à bord découlant des volumes de passagers et les produits non liés au transport aérien associés au programme Aéroplan ont aussi contribué à la hausse des autres produits.

## **Charges d'exploitation**

Au premier trimestre de 2022, les charges d'exploitation ont totalisé 3 123 M\$, en hausse de 1 345 M\$ ou 76 % par rapport au premier trimestre de 2021. Cette variation est principalement attribuable à des hausses dans pratiquement tous les postes, qui reflètent la progression, d'un exercice à l'autre, de 239,5 % de la capacité d'exploitation et de 417,9 % du trafic.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation au premier trimestre de 2022 par rapport au premier trimestre de 2021 est ventilée ci-après.

### Carburant d'aviation

Au premier trimestre de 2022, la charge de carburant d'aviation s'est établie à 750 M\$, soit 550 M\$ de plus qu'au premier trimestre de 2021. Cette augmentation est attribuable à la hausse de 57,2 % du prix du carburant d'aviation, ainsi qu'à l'accroissement de la consommation en litres du fait du nombre de vols plus élevé par rapport au premier trimestre de 2021.

### Salaires et charges sociales

Au premier trimestre de 2022, les salaires et charges sociales se sont établis à 707 M\$, en hausse de 179 M\$ ou de 34 % par rapport au premier trimestre de 2021, en raison essentiellement d'une augmentation des salaires rendant compte du plus grand nombre d'ETP comparativement au trimestre correspondant de 2021, le nombre de vols d'Air Canada ayant augmenté par rapport à la même période de l'exercice précédent. La hausse a été en partie contrebalancée par une baisse de la moyenne des salaires, largement attribuable à une modification de la composition des employés en service actif.

### Charges liées aux transporteurs régionaux

Au premier trimestre de 2022, les charges liées aux transporteurs régionaux (compte non tenu du carburant et des coûts de propriété des avions) se sont chiffrées à 316 M\$, en hausse de 121 M\$ ou de 62 % par rapport au premier trimestre de 2021. L'augmentation est principalement attribuable aux charges plus élevées imputables au plus grand nombre de vols qu'au premier trimestre de 2021 et a été en partie neutralisée par les économies découlant du regroupement des vols régionaux.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Frais d'achat de capacité <sup>1)</sup>	167 \$	115 \$	52 \$	45
Redevances aéroportuaires et de navigation	45	19	26	137
Frais de vente et de distribution	14	5	9	180
Autres charges d'exploitation	90	56	34	61
<b>Total des charges liées aux transporteurs régionaux</b>	<b>316 \$</b>	<b>195 \$</b>	<b>121 \$</b>	<b>62</b>

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

#### Dotation aux amortissements

La dotation aux amortissements s'est chiffrée à 403 M\$ au premier trimestre de 2022, en baisse de 10 M\$ ou de 2 % par rapport au premier trimestre de 2021. L'ajout de nouveaux appareils A220-300 d'Airbus et 737 MAX de Boeing ainsi que le réaménagement de la cabine des appareils A330 d'Airbus ont été contrebalancés par la restitution d'appareils loués et le retrait de certains avions plus anciens du parc aérien.

#### Maintenance avions

Au premier trimestre de 2022, la charge de maintenance avions s'est chiffrée à 26 M\$, soit 124 M\$ ou 83 % de moins qu'au premier trimestre de 2021. Au premier trimestre de 2022, Air Canada et un fournisseur tiers de services de maintenance ont conclu un contrat modifié. Cette opération a donné lieu à un ajustement favorable de 159 M\$ de la charge de maintenance avions découlant de l'ajustement des charges à payer au titre de la maintenance et de la comptabilisation de crédits futurs en vertu du contrat modifié. Compte tenu de la baisse considérable des activités aériennes et de la réduction du parc aérien pendant la pandémie de COVID-19, les parties ont modifié ce contrat de façon à ce que les services qui étaient facturés à l'heure de vol le soient désormais en fonction du temps d'exécution et du matériel fourni et à réduire le nombre d'éléments couverts par le contrat. La baisse de la charge de maintenance avions a été neutralisée en partie par le volume accru des activités de maintenance découlant du plus grand nombre d'heures de vol des appareils par rapport à la même période de l'exercice précédent et par une augmentation des provisions pour maintenance rendant compte de la révision des estimations des coûts de fin de contrat de location en prévision de la restitution d'appareils à leurs bailleurs à l'expiration des contrats de location (au cours des 12 prochains mois).

#### Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Au premier trimestre de 2022, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont établis à 129 M\$, soit une hausse de 124 M\$ par rapport au premier trimestre de 2021. Cette hausse s'explique par l'augmentation du volume de ventes de forfaits avec portion terrestre par Vacances Air Canada par rapport au premier trimestre de 2021. Air Canada a suspendu ses vols à destination du Mexique et des Antilles entre le 31 janvier 2021 et le 26 juin 2021.



### Éléments particuliers

Au premier trimestre de 2022, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers correspondant à une charge d'exploitation nette de 4 M\$, contre une réduction nette des charges d'exploitation de 127 M\$ au premier trimestre de 2021. Le tableau ci-après présente la ventilation de ces éléments particuliers.

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres	
	2022	2021
Pertes de valeur	4 \$	20 \$
Subvention salariale publique, montant net	-	(163)
Provisions pour réduction de l'effectif	-	2
Autres	-	14
<b>Éléments particuliers</b>	<b>4 \$</b>	<b>(127) \$</b>

#### Pertes de valeur

Au premier trimestre de 2021, une perte de valeur de 20 M\$ a été comptabilisée pour rendre compte de la révision à la baisse des estimations concernant le produit de la cession attendu d'appareils détenus par la Société, contrebalancée en partie par des coûts inférieurs aux prévisions engagés pour remplir les conditions de restitution prévues aux contrats de location. Une perte de valeur de 4 M\$ a été comptabilisée au premier trimestre de 2022 au titre de la restitution d'appareils loués. D'autres changements dans ces estimations pourraient donner lieu à des ajustements de la perte de valeur à des périodes ultérieures.

#### Subvention salariale publique

Aucune subvention salariale n'a été comptabilisée au premier trimestre de 2022, Air Canada n'étant plus admissible aux programmes de subvention nouveaux ou modifiés. Un montant net de 163 M\$ a été comptabilisé au titre des subventions au premier trimestre de 2021.

#### Autres

##### *Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat*

En avril 2021, Air Canada a annoncé que la convention d'arrangement prévoyant l'acquisition par Air Canada de Transat A.T. Inc. (« Transat ») a été résiliée, contre l'acquittement par Air Canada à Transat de frais de résiliation de 12,5 M\$. Les frais de résiliation ont été comptabilisés dans les éléments particuliers au premier trimestre de 2021.

##### *Modifications des contrats d'achat de capacité*

En mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier le contrat d'achat de capacité (« le CAC de Jazz ») conclu avec Jazz, aux termes duquel Jazz exploite actuellement des vols régionaux sous la marque Air Canada Express. Dans le cadre du contrat modifié, Air Canada a transféré à Jazz l'exploitation de sa flotte d'appareils E175 d'Embraer, jusque-là assurée par Sky Regional, et Jazz est devenue l'unique exploitant des vols sous la marque Air Canada Express. Le contrat d'achat de capacité conclu avec Sky Regional a été résilié. Air Canada a comptabilisé une charge nette de 2 M\$ pour refléter les modifications apportées au CAC et le regroupement des vols régionaux.

### Autres charges d'exploitation

Au premier trimestre de 2022, les autres charges d'exploitation se sont établies à 317 M\$, en hausse de 151 M\$ ou de 91 % par rapport au même trimestre de 2021. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation des heures de vol d'un exercice à l'autre.

Le tableau ci-après présente une ventilation des autres charges pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Services d'escale	61 \$	30 \$	31 \$	103
Frais d'équipages	39	12	27	225
Location et entretien d'immeubles	41	33	8	24
Frais et services divers	48	31	17	55
Autres frais résiduels	128	60	68	113
<b>Total des autres charges</b>	<b>317 \$</b>	<b>166 \$</b>	<b>151 \$</b>	<b>91</b>

### **Charges autres que d'exploitation**

Au premier trimestre de 2022, Air Canada a comptabilisé des charges autres que d'exploitation de 264 M\$, comparativement à des charges autres que d'exploitation de 338 M\$ au premier trimestre de 2021.

Le profit de change s'est établi à 99 M\$ au premier trimestre de 2022, comparativement à un profit de 67 M\$ pour la même période de 2021. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 mars 2022 était de 1,2505 \$ alors qu'il était de 1,2637 \$ le 31 décembre 2021. Le profit de 132 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives a été atténué par une perte de 39 M\$ sur les dérivés de change.

Les charges d'intérêts se sont chiffrées à 209 M\$ au premier trimestre de 2022, en hausse de 32 M\$ par rapport au premier trimestre de 2021. La variation est essentiellement due aux niveaux d'endettement plus élevés par suite des opérations de financement conclues au cours de 2021.


Au premier trimestre de 2022, Air Canada a comptabilisé une perte sur instruments financiers à la juste valeur de 173 M\$, comparativement à une perte de 223 M\$ au premier trimestre de 2021. La perte traduit essentiellement les variations de la juste valeur de l'option de règlement en trésorerie des billets convertibles d'Air Canada lesquelles variations ont donné lieu à une perte de 125 M\$ au premier trimestre de 2022.

## 6. PARC AÉRIEN

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 2021 et au 31 mars 2022, ainsi que le parc projeté pour les périodes ultérieures indiquées.

Les tableaux ci-après comprennent les appareils qui ont été immobilisés au sol en conséquence de la pandémie de COVID-19.


	Réal			Projeté			
	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien au premier trimestre de 2022	31 mars 2022	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2022	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023
<b>Gros-porteurs</b>							
777-300ER de Boeing	11	6	17	1	18	-	18
777-300ER de Boeing (fret)	7	(6)	1	(1)	-	-	-
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29	-	29	2	31
767-300 de Boeing (avions-cargos)	1	-	1	3	4	3	7
A330-300 d'Airbus	12	3	15	1	16	-	16
A330-300 d'Airbus (fret)	4	(3)	1	(1)	-	-	-
<b>Total – gros-porteurs</b>	<b>78</b>	<b>-</b>	<b>78</b>	<b>3</b>	<b>81</b>	<b>5</b>	<b>86</b>
<b>Appareils monocouloirs</b>							
737 MAX 8 de Boeing	31	3	34	6	40	-	40
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	18	-	18	(2)	16	-	16
A319 d'Airbus	6	-	6	(3)	3	-	3
A220-300 d'Airbus	27	1	28	5	33	-	33
<b>Total – appareils monocouloirs</b>	<b>97</b>	<b>4</b>	<b>101</b>	<b>6</b>	<b>107</b>	<b>-</b>	<b>107</b>
<b>Total – parc aérien principal</b>	<b>175</b>	<b>4</b>	<b>179</b>	<b>9</b>	<b>188</b>	<b>5</b>	<b>193</b>

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien au premier trimestre de 2022	31 mars 2022	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2022	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023
<b>Appareils monocouloirs</b>							
A321 d'Airbus	14	-	14	-	14	-	14
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
<b>Total – Air Canada Rouge</b>	<b>39</b>	<b>-</b>	<b>39</b>	<b>-</b>	<b>39</b>	<b>-</b>	<b>39</b>
<b>Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge</b>	<b>214</b>	<b>4</b>	<b>218</b>	<b>9</b>	<b>227</b>	<b>5</b>	<b>232</b>

### Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2021 et au 31 mars 2022, pour le compte d'Air Canada par le transporteur régional qui assure des vols sous le nom de marque Air Canada Express aux termes d'un contrat d'achat de capacité avec Air Canada. Le tableau présente également le parc projeté pour les périodes ultérieures indiquées.

Le tableau ci-après comprend les appareils qui ont été immobilisés au sol en conséquence de la pandémie de COVID-19.

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien au premier trimestre de 2022	31 mars 2022	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2022	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ-200 de Mitsubishi	15	-	15	-	15	-	15
CRJ-900 de Mitsubishi	35	-	35	-	35	-	35
Dash 8-300 de De Havilland	9	(9)	-	-	-	-	-
Dash 8-400 de De Havilland	39	-	39	-	39	(3)	36
<b>Total – Air Canada Express</b>	<b>123</b>	<b>(9)</b>	<b>114</b>	<b>-</b>	<b>114</b>	<b>(3)</b>	<b>111</b>

## 7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

### 7.1 LIQUIDITÉ

#### **Incidence de la pandémie de COVID-19**

Air Canada et le reste de l'industrie mondiale du transport aérien ont fait face à une baisse considérable du trafic par rapport à 2019 et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada.

À mesure que les restrictions de déplacements, l'obligation de test de dépistage et les avertissements aux voyageurs et autres mesures liées à la COVID-19 sont retirés et que la demande en voyages se rétablit, il est prévu que les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation d'Air Canada s'améliorent progressivement. Étant donné l'incertitude qui a caractérisé la pandémie de COVID-19, la durée de la reprise demeure difficile à prévoir. L'un des principaux objectifs d'Air Canada est de retrouver la rentabilité et de soutenir et améliorer les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation afin de gérer ses besoins de liquidités.

#### **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 des engagements de financement pour les appareils nouveaux et actuels ainsi qu'en exécutant d'autres activités de financement.

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 7.6, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, 7.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite* et 7.8, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période d'au moins 12 mois après chaque période de présentation de l'information financière, 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 mars 2022, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 10 162 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 9 212 M\$ et d'un montant de 950 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit.

Air Canada estime qu'elle a besoin d'un solde de liquidités non soumises à restrictions minimal de 5 000 M\$ pour mener à bien ses activités commerciales courantes, en hausse par rapport au solde de 2 400 \$ estimé au 31 décembre 2021. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie 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. L'augmentation du niveau minimal de trésorerie par rapport au montant déclaré au 31 décembre 2021 rend compte de l'accroissement du volume d'activités à mesure qu'Air Canada continue de se reconstruire et vise à prévoir un coussin de sécurité plus important pour gérer le risque financier et les interruptions imprévues. Le solde de liquidités non soumises à restrictions comprend les fonds pouvant être prélevés sur les facilités de crédit.

## 7.2 SITUATION FINANCIÈRE

Le tableau ci-après présente l'état consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 31 mars 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2022	31 décembre 2021	Variation (\$)
<b>Actif</b>			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 589 \$	8 802 \$	(213) \$
Autres actifs courants	1 479	1 251	228
<b>Actifs courants</b>	<b>10 068 \$</b>	<b>10 053 \$</b>	<b>15 \$</b>
Placements, dépôts et autres actifs	915	858	57
Immobilisations corporelles	11 656	11 740	(84)
Actifs au titre des régimes de retraite	2 698	3 571	(873)
Impôts sur le résultat différés	45	39	6
Immobilisations incorporelles	1 069	1 080	(11)
Goodwill	3 273	3 273	-
<b>Total de l'actif</b>	<b>29 724 \$</b>	<b>30 614 \$</b>	<b>(890) \$</b>
<b>Passif</b>			
Passifs courants	8 013 \$	6 924 \$	1 089 \$
Dette à long terme et obligations locatives	15 126	15 511	(385)
Produits différés d'Aéropian et autres produits différés	3 497	3 656	(159)
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 156	2 588	(432)
Provisions au titre de la maintenance	1 084	1 032	52
Autres passifs non courants	934	821	113
Impôts sur le résultat différés	73	73	-
<b>Total du passif</b>	<b>30 883 \$</b>	<b>30 605 \$</b>	<b>278 \$</b>
<b>Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires (déficit)</b>	<b>(1 159) \$</b>	<b>9 \$</b>	<b>(1 168) \$</b>
<b>Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires</b>	<b>29 724 \$</b>	<b>30 614 \$</b>	<b>(890) \$</b>

Dans le présent rapport de gestion, les variations des actifs courants et passifs courants sont décrites à la rubrique 7.4, *Fonds de roulement* et la dette à long terme et les obligations locatives sont examinées aux rubriques 7.3, *Dette nette* et 7.5, *Variations des flux de trésorerie*.

Au 31 mars 2022, l'actif net au titre des avantages à long terme s'élevait à 542 M\$ (soit les actifs au titre des régimes de retraite de 2 698 M\$ déduction faite du passif au titre des régimes de retraite et avantages du personnel de 2 156 M\$), en baisse de 441 M\$ depuis le 31 décembre 2021. Cette diminution est surtout imputable à la perte actuarielle nette à la réévaluation du passif des régimes d'avantages du personnel de 362 M\$ (211 M\$, après impôts) comptabilisée à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada, ainsi qu'à la charge au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel comptabilisée pour le trimestre. La perte actuarielle tient compte du plafonnement du montant de l'actif des régimes de retraite qui peut être comptabilisé en vertu des règles comptables. Bien que le gain sur la majoration de 112 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer le passif contrebalance le rendement moindre de l'actif des régimes, l'actif net qui pourrait être comptabilisé a été plafonné au montant de l'excédent disponible pour réduire les obligations de capitalisation futures.

La partie à long terme de l'obligation relative aux produits différés d'Aéroplan et autres produits différés a fléchi de 159 M\$ depuis le 31 décembre 2021. Cette diminution rend compte du reclassement d'une tranche de 69 M\$ du passif non courant au passif courant des échanges de points Aéroplan qui devraient avoir lieu au cours des 12 prochains mois ainsi que du fait que le nombre de points Aéroplan échangés est supérieur au nombre de points vendus à des partenaires du programme.

### 7.3 DETTE NETTE

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 31 mars 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2022	31 décembre 2021	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	15 126 \$	15 511 \$	(385) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 117	1 012	105
<b>Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)</b>	<b>16 243</b>	<b>16 523</b>	<b>(280)</b>
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court et à long terme	(9 212)	(9 403)	191
<b>Dettes nettes<sup>1)</sup></b>	<b>7 031 \$</b>	<b>7 120 \$</b>	<b>(89) \$</b>

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. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la dette nette.

Au 31 mars 2022, la dette nette s'établissait à 7 031 M\$, en baisse de 89 M\$ par rapport au 31 décembre 2021, du fait de l'incidence des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation et d'investissement au premier trimestre de 2022. L'incidence de l'appréciation du dollar canadien au 31 mars 2022 par rapport au 31 décembre 2021 a réduit de 132 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains).

## 7.4 FONDS DE ROULEMENT

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 31 mars 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2022	31 décembre 2021	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 589 \$	8 802 \$	(213) \$
Créances clients	819	691	128
Autres actifs courants	660	560	100
<b>Total des actifs courants</b>	<b>10 068 \$</b>	<b>10 053 \$</b>	<b>15 \$</b>
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 361	2 603	(242)
Produits passages perçus d'avance	3 483	2 326	1 157
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	1 052	983	69
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 117	1 012	105
<b>Total des passifs courants</b>	<b>8 013 \$</b>	<b>6 924 \$</b>	<b>1 089 \$</b>
<b>Fonds de roulement, montant net</b>	<b>2 055 \$</b>	<b>3 129 \$</b>	<b>(1 074) \$</b>

Le montant net du fonds de roulement de 2 055 M\$ au 31 mars 2022 représente une diminution de 1 074 M\$ par rapport au 31 décembre 2021. Cette diminution est principalement attribuable à l'effet combiné de la perte d'exploitation, des sorties de trésorerie nettes liées aux dépenses d'investissement et au remboursement de la dette au premier trimestre de 2022.



## 7.5 VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
<b>Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation</b>	<b>335 \$</b>	<b>(888) \$</b>	<b>1 223 \$</b>
Produit des emprunts	38	128	(90)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(231)	(404)	173
Émission d'actions	1	74	(73)
Frais de financement	-	(3)	3
<b>Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement</b>	<b>(192) \$</b>	<b>(205) \$</b>	<b>13 \$</b>
Placements à court terme et à long terme	(972)	994	(1 966)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(276)	(280)	4
Produit de la vente d'actifs	3	5	(2)
Produit de la cession-bail d'actifs	-	6	(6)
Autres	(11)	6	(17)
<b>Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'investissement</b>	<b>(1 256) \$</b>	<b>731 \$</b>	<b>(1 987) \$</b>
<b>Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie</b>	<b>11 \$</b>	<b>(18) \$</b>	<b>29 \$</b>
<b>Diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>(1 102) \$</b>	<b>(380) \$</b>	<b>(722) \$</b>

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

Au premier trimestre de 2022, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont établis à 335 M\$, soit une progression de 1 223 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2021 en raison du volume élevé de produits passages perçus d'avance et de l'augmentation importante du nombre de passagers transportés.

### Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

Au premier trimestre de 2022, les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont chiffrés à 192 M\$, en baisse de 13 M\$ par rapport au premier trimestre de 2021 principalement en raison de la diminution des remboursements de la dette, contrebalancée en partie par la baisse du produit des emprunts et du produit net tiré de l'émission d'actions.

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

Au premier trimestre de 2022, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont établis à 1 256 M\$, soit une baisse de 1 987 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2021 du fait principalement des transferts entre la trésorerie et les placements à court terme et à long terme.

Se reporter aux rubriques 7.2, *Situation financière*, 7.3, *Dette nette* et 7.4, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

## Flux de trésorerie disponibles

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
<b>Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation</b>	<b>335 \$</b>	<b>(888) \$</b>	<b>1 223 \$</b>
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(276)	(274)	(2)
<b>Flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup></b>	<b>59 \$</b>	<b>(1 162) \$</b>	<b>1 221 \$</b>

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

Les flux de trésorerie disponibles se sont chiffrés à 59 M\$ au premier trimestre de 2022, en hausse de 1 221 M\$ par rapport à la période correspondante de 2021, en raison de l'augmentation des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation attribuable au contexte d'exploitation plus favorable et au volume élevé des produits passages perçus d'avance.

## 7.6 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

### Appareils A321XLR d'Airbus

Air Canada fait l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour *extra-long range*) de la gamme A321neo d'Airbus (« A321XLR d'Airbus »), ajoutant ainsi quatre appareils A321XLR à la commande annoncée en mars 2022. Les livraisons devraient s'échelonner entre le premier semestre de 2024 et 2027. Vingt des 30 appareils seront loués et dix seront acquis dans le cadre d'un contrat d'achat conclu avec Airbus S.A.S. prévoyant des droits visant l'achat d'un maximum de 15 autres appareils entre 2027 et 2030.

### Appareils A220-300 d'Airbus

Le contrat conclu entre Air Canada et Airbus Canada visant l'achat d'appareils A220-300 d'Airbus prévoit :

- des commandes fermes visant 45 appareils A220-300 d'Airbus;
- des options d'achat visant 30 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires.

En janvier 2022, Air Canada a choisi de procéder à l'acquisition de 10 appareils A220 d'Airbus, en plus des deux appareils A220 d'Airbus remis en commande en 2021. Ces 12 appareils sont ceux qu'Air Canada avait auparavant décidé de ne plus acheter dans le cadre d'une modification du contrat d'achat conclu avec Airbus en novembre 2020. Le calendrier de livraison des 12 appareils est le suivant : six en 2024 et six en 2025.

En mars 2021, Air Canada a conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 475 M\$ US visant le financement de l'achat des 15 prochains appareils A220 d'Airbus dont la livraison est prévue en 2021 et en 2022. Le financement de six autres appareils A220 d'Airbus demeure disponible en vertu de cette facilité. Le financement d'un de ces appareils a été prélevé sur la facilité en avril 2022.

Au 31 mars 2022, 28 appareils A220-300 d'Airbus avaient été livrés.

### Appareils 737 MAX de Boeing

Le contrat d'achat d'appareils 737 MAX conclu avec Boeing prévoit :

- des commandes fermes visant 40 appareils 737 MAX 8 de Boeing;
- des options d'achat visant 10 appareils 737 MAX de Boeing.

Au 31 mars 2022, 34 appareils 737 MAX 8 de Boeing avaient été livrés. Les six autres appareils faisant l'objet de commandes fermes devraient être livrés d'ici la fin du deuxième trimestre de 2022, ce qui portera à 40 le total d'appareils 737 MAX de Boeing au sein de la flotte de monocouloirs.

### Appareils 787-9 de Boeing

Air Canada a exercé des options visant l'achat de trois appareils 787-9 de Boeing dont la livraison est prévue en 2023 et en 2024. Air Canada n'a pas d'autres options d'achat visant des appareils 787 de Boeing.

### Avions-cargos 767 de Boeing

Air Canada a conclu un contrat visant l'achat de deux nouveaux avions-cargos 767 de Boeing qui devraient être livrés en mai 2022 et mis en service en 2023.

## 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 s'élève, au 31 mars 2022, à environ 5 685 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2022	2023	2024	2025	2026	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	1 044 \$	617 \$	697 \$	602 \$	885 \$	1 840 \$	5 685 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	109	341	309	488	362	Non disponible	Non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement <sup>1)</sup>	249	386	452	270	350	Non disponible	Non disponible
<b>Total des dépenses projetées<sup>2)</sup></b>	<b>1 402 \$</b>	<b>1 344 \$</b>	<b>1 458 \$</b>	<b>1 360 \$</b>	<b>1 597 \$</b>	<b>Non disponible</b>	<b>Non disponible</b>

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2025 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 270 M\$ et de 350 M\$ ont respectivement été établies pour 2025 et 2026.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 mars 2022, soit 1 \$ US pour 1,2505 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils est basé sur le prix de livraison, lequel comprend les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 31 mars 2022.

## 7.7 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

Selon un calcul préliminaire, en date du 1<sup>er</sup> janvier 2022, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada affichaient un excédent de solvabilité estimatif de 4,7 G\$. Les évaluations définitives seront effectuées au premier semestre de 2022. 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.

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada sont analysées à la rubrique 9.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada. Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

## 7.8 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d'Air Canada au 31 mars 2022, y compris celles liées au paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2022 <sup>2)</sup>	2023	2024	2025	2026	Par la suite	Total
<b>Capital</b>							
Dette à long terme <sup>1)</sup>	402 \$	658 \$	482 \$	1 767 \$	2 350 \$	8 211 \$	13 870 \$
Obligations locatives	378	483	447	418	288	1 027	3 041
<b>Total des obligations liées au capital</b>	<b>780</b>	<b>1 141</b>	<b>929</b>	<b>2 185</b>	<b>2 638</b>	<b>9 238</b>	<b>16 911</b>
<b>Intérêts</b>							
Dette à long terme	359 \$	521 \$	499 \$	474 \$	396 \$	673 \$	2 922 \$
Obligations locatives	110	124	99	77	58	300	768
<b>Total des obligations liées aux intérêts</b>	<b>469 \$</b>	<b>645 \$</b>	<b>598 \$</b>	<b>551 \$</b>	<b>454 \$</b>	<b>973 \$</b>	<b>3 690 \$</b>
<b>Total de la dette à long terme et des obligations locatives</b>	<b>1 249 \$</b>	<b>1 786 \$</b>	<b>1 527 \$</b>	<b>2 736 \$</b>	<b>3 092 \$</b>	<b>10 211 \$</b>	<b>20 601 \$</b>
<b>Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements</b>	<b>1 044 \$</b>	<b>617 \$</b>	<b>697 \$</b>	<b>602 \$</b>	<b>885 \$</b>	<b>1 840 \$</b>	<b>5 685 \$</b>
<b>Total des obligations contractuelles<sup>2)</sup></b>	<b>2 293 \$</b>	<b>2 403 \$</b>	<b>2 224 \$</b>	<b>3 338 \$</b>	<b>3 977 \$</b>	<b>12 051 \$</b>	<b>26 286 \$</b>

- 1) *Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles de 935 M\$ (748 M\$ US) n'est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu'à l'échéance en 2025. Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie lié au financement accordé par le gouvernement du Canada pour les remboursements des clients est inclus.*
- 2) *Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les passifs non courants autres que la dette à long terme et les obligations locatives, en raison de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.*

## 7.9 CAPITAL-ACTIONS

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

	31 mars 2022	31 décembre 2021
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	72 624 944	82 897 507
Actions à droit de vote de catégorie B	285 340 328	274 944 350
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>357 965 272</b>	<b>357 841 857</b>
<b>Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises</b>		
Billets convertibles	48 687 441	48 687 441
Bons de souscription	-	7 288 282
Options sur actions	5 445 932	4 330 993
<b>Total des actions pouvant être émises</b>	<b>54 133 373</b>	<b>60 306 716</b>
<b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>	<b>412 098 645</b>	<b>418 148 573</b>

### Bons de souscription

Comme il est indiqué à la rubrique 9.9, *Capital-actions*, du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada, Air Canada a exercé son droit de rachat visant l'achat pour annulation sur les 7 288 282 bons de souscription dont les droits sont acquis à la juste valeur marchande de 82 M\$, le règlement ayant été effectué en janvier 2022.

## 8. 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 les montants par action)	2020			2021			2022	
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Produits d’exploitation	527 \$	757 \$	827 \$	729 \$	837 \$	2 103 \$	2 731 \$	2 573 \$
Charges d’exploitation	2 082	1 542	1 830	1 778	1 970	2 467	3 234	3 123
<b>Perte d’exploitation</b>	<b>(1 555)</b>	<b>(785)</b>	<b>(1 003)</b>	<b>(1 049)</b>	<b>(1 133)</b>	<b>(364)</b>	<b>(503)</b>	<b>(550)</b>
<b>Produits (charges) autres que d’exploitation</b>	<b>74</b>	<b>(36)</b>	<b>(272)</b>	<b>(338)</b>	<b>(165)</b>	<b>(315)</b>	<b>(114)</b>	<b>(264)</b>
<b>Perte avant impôts sur le résultat</b>	<b>(1 481)</b>	<b>(821)</b>	<b>(1 275)</b>	<b>(1 387)</b>	<b>(1 298)</b>	<b>(679)</b>	<b>(617)</b>	<b>(814)</b>
Recouvrement (charge) d’impôts sur le résultat	(271)	136	114	83	133	39	124	(160)
<b>Perte nette</b>	<b>(1 752) \$</b>	<b>(685) \$</b>	<b>(1 161) \$</b>	<b>(1 304) \$</b>	<b>(1 165) \$</b>	<b>(640) \$</b>	<b>(493) \$</b>	<b>(974) \$</b>
<b>Perte par action – résultat dilué</b>	<b>(6,44) \$</b>	<b>(2,31) \$</b>	<b>(3,91) \$</b>	<b>(3,90) \$</b>	<b>(3,31) \$</b>	<b>(1,79) \$</b>	<b>(1,38) \$</b>	<b>(2,72) \$</b>
<b>Résultat avant impôts ajusté<sup>1)</sup></b>	<b>(1 438) \$</b>	<b>(1 141) \$</b>	<b>(1 326) \$</b>	<b>(1 335) \$</b>	<b>(1 210) \$</b>	<b>(649) \$</b>	<b>(574) \$</b>	<b>(740) \$</b>

1) Le résultat avant impôt ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

## 9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Les instruments financiers d’Air Canada et ses pratiques en matière de gestion du risque sont résumés à la rubrique 12, *Instruments financiers et gestion du risque*, du rapport de gestion de 2021 d’Air Canada et ils n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 9 des États financiers consolidés résumés et notes complémentaires non audités intermédiaires d’Air Canada du premier trimestre de 2022 pour un complément d’information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

## 10. MÉTHODES COMPTABLES

Les méthodes comptables d’Air Canada sont résumées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés audités d’Air Canada pour l’exercice 2021 et elles n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 2 des États financiers consolidés résumés et notes complémentaires non audités intermédiaires d’Air Canada du premier trimestre de 2022 pour un complément d’information sur les méthodes comptables d’Air Canada.

## 11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les jugements et estimations comptables critiques d’Air Canada sont résumés à la rubrique 14, *Jugements et estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2021 d’Air Canada. Ils n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors.

## 12. ACCORDS HORS BILAN

L'information sur les accords hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 15, *Accords hors bilan*, du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada. Les accords hors bilan de la Société n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

## 13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 mars 2022, 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 direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

## 14. FACTEURS DE RISQUE

Pour obtenir une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada et ses activités, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada. Il n'est survenu aucune modification notable visant les facteurs de risque concernant la Société depuis lors.

## 15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Pour un résumé des contrôles et procédures d'Air Canada, se reporter à la rubrique 17, *Gestion du risque de l'entreprise et gouvernance*, du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada. Il n'est survenu aucune modification notable visant les contrôles et procédures d'Air Canada depuis lors.



## 16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures financières et ratios 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 une mesure couramment employée dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, 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 risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

### Marge BAIIDA

La marge BAIIDA (BAIIDA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) est couramment utilisée dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer la marge 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.

Le BAIIDA et la marge BAIIDA sont rapprochés du bénéfice d'exploitation (de la perte d'exploitation) selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
<b>Perte d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>(550) \$</b>	<b>(1 049) \$</b>	<b>499 \$</b>
<b>Rajouter :</b>			
Dotation aux amortissements	403	413	(10)
<b>BAIIDA (y compris les éléments particuliers)</b>	<b>(147) \$</b>	<b>(636) \$</b>	<b>489 \$</b>
<b>Retrancher :</b>			
Éléments particuliers	4	(127)	131
<b>BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)</b>	<b>(143) \$</b>	<b>(763) \$</b>	<b>620 \$</b>
<b>Marge d'exploitation (en %)</b>	<b>(21)</b>	<b>(144)</b>	<b>123 pp</b>
<b>Marge BAIIDA (en %)</b>	<b>(6)</b>	<b>(105)</b>	<b>99 pp</b>

### 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 d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, des coûts liés aux avions-cargos et des éléments particuliers, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

Dans le calcul des CESMO ajustées, la charge de carburant d'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 d'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 voyage 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.

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables n'engagent pas. En décembre 2021, Air Canada a mis en service un avion-cargo 767 de Boeing et elle prévoit disposer d'une flotte de sept avions-cargos 767 de Boeing d'ici les 12 à 18 prochains mois. Avant 2021, Air Canada n'a engagé aucun coût relatif à l'exploitation d'avions-cargos. 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 d'aviation, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, les coûts liés aux avions-cargos 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 sont rapprochées des charges d'exploitation selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
<b>Charges d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>3 123 \$</b>	<b>1 778 \$</b>	<b>1 345 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>			
Carburant d'aviation	(750)	(200)	(550)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(129)	(5)	(124)
Éléments particuliers	(4)	127	(131)
Coûts liés aux avions-cargos	(11)	-	(11)
<b>Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus</b>	<b>2 229 \$</b>	<b>1 700 \$</b>	<b>529 \$</b>
<b>SMO (en millions)</b>	<b>14 297</b>	<b>4 211</b>	<b>239,5 %</b>
<b>CESMO ajustées (en cents)</b>	<b>15,59 ¢</b>	<b>40,37 ¢</b>	<b>(24,78) ¢</b>

### 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, des intérêts nets 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 à la cession d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette, ainsi que des éléments particuliers, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou d'autres sociétés aériennes moins pertinente.

Le résultat avant impôts ajusté est rapproché du bénéfice (de la perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
<b>Perte avant impôts sur le résultat selon les PCGR</b>	<b>(814) \$</b>	<b>(1 387) \$</b>	<b>573 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>			
Éléments particuliers	4	(127)	131
Profit de change	(99)	(67)	(32)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(4)	4	(8)
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	173	223	(50)
Perte aux règlements et modifications de dette	-	19	(19)
<b>Résultat avant impôts ajusté</b>	<b>(740) \$</b>	<b>(1 335) \$</b>	<b>595 \$</b>

### Flux de trésorerie disponibles

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

## 17. GLOSSAIRE

**Aéroplan** – Aéroplan inc.

**Autres lignes** – En ce qui a trait aux produits passages et fret, désigne les produits tirés de vols dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Amérique centrale et en Amérique du Sud, ainsi que dans les Antilles et au Mexique.

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

**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 d'aviation, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, aux éléments particuliers et aux coûts liés aux avions-cargos. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

**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 d'affiner leur compréhension de la performance financière d'Air Canada.

**Flux de trésorerie disponible** – 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 sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 7.5, *Variations des flux de trésorerie*, et 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**Jazz** – Jazz Aviation S.E.C.

**Lignes intérieures** – En ce qui a trait aux produits passages et fret, désigne les produits tirés de vols à l'intérieur du Canada.

**Lignes transatlantiques** – En ce qui a trait aux produits passages et fret, désigne les 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.

**Lignes transpacifiques** – En ce qui a trait aux produits passages et fret, désigne les produits tirés de vols transpacifiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Asie et en Australie.

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

**Passagers payants transportés** – Renvoie à la définition établie par l'International Air Transport Association (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.

**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 parcouru.

**Point de pourcentage (pp)** – Mesure de l’écart arithmétique entre deux pourcentages.

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

**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, des intérêts nets 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 dette, du profit ou de la perte à la cession d’actifs ainsi que des éléments particuliers. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

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

**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.