



Deuxième trimestre de 2022

Rapport de gestion

2 août 2022

TABLE DES MATIÈRES

1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES	1
2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES	3
3. STRATÉGIE.....	6
4. APERÇU GÉNÉRAL ET FAITS SAILLANTS DU DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2022.....	7
5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS	9
6. PARC AÉRIEN	21
7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL	23
7.1 LIQUIDITÉ	23
7.2 SITUATION FINANCIÈRE.....	24
7.3 DETTE NETTE	25
7.4 FONDS DE ROULEMENT	26
7.5 VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE.....	27
7.6 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES	29
7.7 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE	30
7.8 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	31
7.9 CAPITAL-ACTIONS.....	32
8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS	33
9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE	33
10. MÉTHODES COMPTABLES	33
11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	33
12. ACCORDS HORS BILAN.....	34
13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES.....	34
14. FACTEURS DE RISQUE.....	34
15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....	34
16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR.....	35
17. GLOSSAIRE	38

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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	3 981	837	3 144	6 554	1 566	4 988
Perte d'exploitation	(253)	(1 133)	880	(803)	(2 182)	1 379
Perte avant impôts sur le résultat	(352)	(1 298)	946	(1 166)	(2 685)	1 519
Perte nette	(386)	(1 165)	779	(1 360)	(2 469)	1 109
Résultat avant impôts ajusté ¹⁾	(447)	(1 210)	763	(1 187)	(2 545)	1 358
Marge d'exploitation (en %)	(6)	(135)	129 pp ⁸⁾	(12)	(139)	127 pp
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	154	(656)	810	11	(1 419)	1 430
Marge BAIIDA ¹⁾ (en %)	4	(78)	82 pp	-	(91)	91 pp
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	10 508	9 775	733	10 508	9 775	733
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	1 077	(1 377)	2 454	1 412	(2 265)	3 677
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	441	(1 638)	2 079	500	(2 800)	3 300
Dettes nettes ¹⁾	7 028	7 085	(57)	7 028	7 085	(57)
Perte par action – résultat dilué	(1,60)	(3,31)	1,71	(3,80)	(7,19)	3,39
Statistiques d'exploitation³⁾	2022	2021	Variation (%)	2022	2021	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	16 371	1 687	870,2	25 852	3 518	634,8
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	20 331	4 000	408,3	34 628	8 211	321,7
Coefficient d'occupation (en %)	80,5 %	42,2 %	38,3 pp	74,7 %	42,8 %	31,8 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	21,0	25,3	(16,8)	20,7	23,3	(11,2)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	16,9	10,7	58,8	15,5	10,0	54,8
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	19,6	20,9	(6,5)	18,9	19,1	(0,8)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	20,8	49,3	(57,7)	21,2	45,7	(53,5)
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	13,1	41,5	(68,4)	14,1	40,9	(65,5)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	29,5	16,5	78,7	28,4	16,3	74,1
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période ⁵⁾	342	336	1,8	342	336	1,8
Sièges routés (en milliers)	11 744	2 668	340,2	20 397	5 239	289,3
Mouvements des appareils (en milliers)	86,0	24,3	253,8	151,0	46,4	225,2
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 731	1 505	15,1	1 698	1 570	8,1
Coût du litre de carburant (en cents)	147,3	68,3	115,7	126,1	65,6	92,1
Consommation de carburant (en milliers de litres)	983 688	349 690	181,3	1 744 550	668 048	161,1
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	9 145	1 165	685,0	14 580	2 289	537,0

- 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 30 juin 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 9 536 M\$ et d'un montant de 972 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 juin 2021, les liquidités non soumises à restrictions étaient composées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie, de placements à court terme et à long terme de 5 661 M\$, d'un montant de 3 975 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit accordées par le gouvernement du Canada et des fonds disponibles de 139 M\$ dans le cadre de la facilité de crédit affectée à des remboursements du gouvernement du Canada.*
- 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 30 juin 2022, il y avait 30 204 employés en poste au Canada.*
- 5) *Le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada au 30 juin 2022 et au 30 juin 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^{MD} » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le deuxième 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 deuxième trimestre de 2022 d'Air Canada, datés du 2 août 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 1^{er} août 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 2 août 2022, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du deuxième trimestre de 2022. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au www.aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au www.sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au www.sedar.com.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. 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.

Depuis mars 2020, 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. Les conditions se sont améliorées et les restrictions de déplacements ont

été levées dans de nombreux pays, mais la vaste incidence de la pandémie de COVID-19 et de certains autres facteurs a entravé les efforts de relance d'Air Canada et du secteur mondial du transport aérien, ainsi que la capacité de certains de ses intervenants, dont dépendent les activités d'Air Canada, à soutenir l'afflux du trafic. Cette situation a entraîné des retards et des annulations de vols, ainsi que d'autres perturbations et problèmes opérationnels. Air Canada ne peut prédire le moment où ces difficultés seront surmontées ni le moment et l'étendue du retour aux niveaux de trafic antérieurs à la pandémie. Le retour des voyages d'affaires aux niveaux pré-pandémiques pourrait être remis en question par l'évolution des modèles d'affaires et des habitudes de travail à distance adoptées pendant la pandémie de COVID-19, comme l'utilisation de la vidéoconférence et d'autres technologies de télétravail, ainsi que par l'intérêt pour des pratiques plus durables. Air Canada surveille activement les indicateurs clés relatifs à ses plans de reconstruction et s'adaptera au besoin. Ces indicateurs comprennent notamment l'évolution de l'incidence de la pandémie, le moment et l'étendue de la reprise dans les segments du voyage international et du voyage d'affaires, la capacité des intervenants du secteur à surmonter les défis liés au redémarrage du secteur et à l'augmentation du trafic, des facteurs économiques et autres, dont aucun ne peut être prédit avec certitude.

Les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la 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 (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres intervenants soutenant les activités aéroportuaires et de transport aérien), 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 et l'intégration 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 anthropiques), sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, les 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, 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 présume désormais que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,28 \$ CA pour 1,00 \$ US en 2022 et que le cours du carburant d'aviation s'établirait en moyenne à 1,27 \$ 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 ©, ®, ^{MD} ou ^{MC}. En revanche, Air Canada se réserve le droit de faire valoir ses droits ou ceux des donneurs de licence concernés à l'égard de ces marques de commerce, marques de service, dénominations commerciales et droits d'auteur en vertu de toute loi applicable. Le présent rapport de gestion peut également inclure des marques de commerce, marques de service et dénominations commerciales de tiers. Leur utilisation par Air Canada ne sous-entend pas que celle-ci a des liens avec leurs propriétaires ou titulaires de licence, ni que ceux-ci recommandent ou commanditent Air Canada ou entretiennent des liens avec elle.

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 à l'avant-garde;
- 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^{MD} 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 DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2022

Récapitulatif financier du deuxième trimestre de 2022

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

- Produits d'exploitation de 3 981 M\$, contre des produits d'exploitation de 837 M\$ au deuxième trimestre de 2021, soit une hausse de 3 144 M\$ ou près de 5 fois plus. Par rapport aux niveaux prépandémie, les produits d'exploitation se sont rétablis à environ 84 % de ceux enregistrés au deuxième trimestre de 2019.
- Charges d'exploitation de 4 234 M\$, contre des charges d'exploitation de 1 970 M\$ au deuxième trimestre de 2021, soit une hausse de 2 264 M\$ ou de 115 % en regard d'une capacité de près de cinq fois la capacité de la période correspondante de 2021, dont une hausse de 116 % du prix du carburant.
- Perte d'exploitation de 253 M\$, en baisse de 880 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2021.
- BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) de 154 M\$, soit une amélioration de 810 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2021.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 1 077 M\$, contre des flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation de 1 377 M\$ au deuxième trimestre de 2021. La hausse est attribuable à de meilleurs résultats d'exploitation et à la vigoureuse reprise des achats de billets par anticipation au deuxième trimestre de 2022, et rend compte du remboursement des billets non remboursables admissibles, qui s'est chiffré à 997 M\$ au deuxième trimestre de 2021. Se reporter à la rubrique 7.5, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Assouplissement des restrictions de déplacements

Au deuxième trimestre de 2022, les restrictions de déplacements ont été de nouveau assouplies par le gouvernement du Canada. Les changements comprenaient ce qui suit :

- Depuis le 1^{er} avril 2022, les voyageurs entièrement vaccinés ne sont plus tenus de fournir un résultat négatif au test de dépistage de la COVID-19 avant leur arrivée.
- Les tests aléatoires pour les voyageurs entièrement vaccinés ont été suspendus temporairement à compter du 11 juin 2022 et ont repris le 19 juillet 2022 (y compris pour les voyageurs non vaccinés et les voyageurs entièrement vaccinés choisis au hasard); toutefois, ils sont désormais effectués à l'extérieur de l'aéroport.
- Depuis le 20 juin 2022, les voyageurs ne sont plus tenus de présenter une preuve de vaccination pour monter à bord d'un avion au Canada. Les exigences applicables aux voyageurs entrant au Canada demeurent inchangées.

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 de dépistage de la COVID-19 avant leur arrivée, à leur arrivée et le huitième jour suivant leur arrivée.

Réseau et horaire

L'ampleur des incidences de la pandémie de COVID-19 et de certains autres facteurs a entravé les efforts de relance d'Air Canada et du secteur mondial du transport aérien, ainsi que la capacité de certains de ses intervenants, dont dépendent les activités d'Air Canada, à soutenir l'afflux de trafic, ce qui a entraîné des retards et des annulations de vols, ainsi que d'autres perturbations et problèmes opérationnels. En conséquence, à la fin de juin 2022, en réponse aux défis sans précédent auxquels le secteur du transport aérien était confronté, Air Canada a décidé qu'elle annulerait de façon proactive environ 8 % de ses vols réguliers en juillet et août 2022. Cette réduction a représenté environ 154 vols de moins par jour, en moyenne, essentiellement sur les lignes intérieures et transfrontalières à destination et en provenance de Toronto et de Montréal, les liaisons internationales n'étant pas touchées par ces mesures, et au total quelque 378 millions SMO.

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation								
Passages	3 441 \$	426 \$	3 015 \$	708	5 358 \$	821 \$	4 537 \$	553
Fret	299	358	(59)	(16)	697	639	58	9
Autres	241	53	188	355	499	106	393	371
Total des produits d'exploitation	3 981	837	3 144	376	6 554	1 566	4 988	319
Charges d'exploitation								
Carburant d'aviation	1 450	239	1 211	507	2 200	439	1 761	401
Salaires et charges sociales	749	497	252	51	1 456	1 025	431	42
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	367	193	174	90	683	388	295	76
Dotation aux amortissements	407	404	3	1	810	817	(7)	(1)
Maintenance avions	195	127	68	54	221	277	(56)	(20)
Redevances aéroportuaires et de navigation	241	109	132	121	424	207	217	105
Frais de vente et de distribution	171	44	127	289	279	68	211	310
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	102	1	101	N.S. ¹⁾	231	6	225	N.S.
Restauration et services à bord	94	21	73	348	158	42	116	276
Communications et technologies de l'information	103	81	22	27	219	186	33	18
Éléments particuliers	-	73	(73)	(100)	4	(54)	58	(107)
Autres	355	181	174	96	672	347	325	94
Total des charges d'exploitation	4 234	1 970	2 264	115	7 357	3 748	3 609	96
Perte d'exploitation	(253)	(1 133)	880		(803)	(2 182)	1 379	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Profit (perte) de change	(196)	(5)	(191)		(97)	62	(159)	
Produits d'intérêts	31	16	15		51	37	14	
Charges d'intérêts	(216)	(164)	(52)		(425)	(341)	(84)	
Intérêts incorporés	2	5	(3)		5	9	(4)	
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	4	(5)	9		8	(9)	17	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	287	(5)	292		114	(228)	342	
Perte aux règlements et modifications de dette	-	-	-		-	(19)	19	
Autres	(11)	(7)	(4)		(19)	(14)	(5)	
Total des charges autres que d'exploitation	(99)	(165)	66		(363)	(503)	140	
Perte avant impôts sur le résultat	(352)	(1 298)	946		(1 166)	(2 685)	1 519	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(34)	133	(167)		(194)	216	(410)	
Perte nette	(386) \$	(1 165) \$	779 \$		(1 360) \$	(2 469) \$	1 109 \$	
Perte par action – résultat dilué	(1,60) \$	(3,31) \$	1,71 \$		(3,80) \$	(7,19) \$	3,39 \$	
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)²⁾	154 \$	(656) \$	810 \$		11 \$	(1 419) \$	1 430 \$	
Résultat avant impôts ajusté²⁾	(447) \$	(1 210) \$	763 \$		(1 187) \$	(2 545) \$	1 358 \$	

1) N.S. signifie « non significatif »

2) 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

Au deuxième trimestre de 2022, les produits passages se sont chiffrés à 3 441 M\$, en hausse de 3 015 M\$, soit environ huit fois les produits passages du deuxième trimestre de 2021. La capacité exploitée totale a été d'environ cinq fois plus élevée qu'au deuxième trimestre de 2021 et le trafic presque 10 fois plus élevé, ce qui s'est traduit par une hausse de 38 points de pourcentage du coefficient d'occupation d'un exercice à l'autre. En raison de l'incidence des restrictions de déplacements liées à la pandémie de COVID-19 alors en vigueur, la demande en voyages au premier semestre de 2021 visait principalement les déplacements essentiels, réservés peu avant la date du départ et pour des trajets et des durées plus courts qu'avant la pandémie. Le contexte de la demande, principalement au premier semestre de 2021, a favorisé les rendements unitaires élevés pour des coefficients d'occupation faibles et, de ce fait, la comparaison de certaines données par rapport à l'exercice 2021 pourrait ne pas être utile. Air Canada estime qu'une comparaison avec le deuxième trimestre de 2019 permet une meilleure compréhension des produits passages et de l'évolution de la reprise d'Air Canada.

Au deuxième trimestre de 2022, les produits passages se sont établis à 80 % des produits passages du deuxième trimestre de 2019, pour une capacité représentant 73 % de celle enregistrée à la même période de 2019. Par rapport au deuxième trimestre de 2019, le rendement unitaire et les produits passages par SMO (« PPSMO ») ont crû de 14 % et de 9 %, respectivement. La capacité exploitée au deuxième trimestre de 2022 correspond aux prévisions indiquées dans le communiqué d'Air Canada daté du 26 avril 2022.

Au deuxième trimestre de 2022, les produits tirés des cabines Classe affaires, Économique Privilège et économique ont été respectivement 10 fois, 13 fois et 7 fois plus élevés que ceux du deuxième trimestre de 2021.

Ces résultats sont attribuables à la forte reprise de la demande en voyages aériens à la suite des nouveaux assouplissements des restrictions de déplacements au Canada et dans de nombreux pays desservis par Air Canada. Air Canada a continué à rétablir ses services pour de nombreuses destinations aux États-Unis et ailleurs dans le monde. Le deuxième trimestre de 2022 s'est terminé en force, le mois de juin ayant enregistré les meilleurs résultats mensuels depuis le début de la pandémie. Les produits passages de juin 2022 ont représenté 87 % de ceux de juin 2019 du fait de la hausse, à l'échelle du réseau, de 15 % du rendement unitaire et de 13 % des PPSMO par rapport à juin 2019.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres						
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	1 115 \$	268 \$	847 \$	316	1 333 \$	(218) \$	(16)
Lignes transfrontalières	761	32	729	2 230	955	(194)	(20)
Lignes transatlantiques	1 051	75	976	1 303	1 151	(100)	(9)
Lignes transpacifiques	226	35	191	560	621	(395)	(64)
Autres	288	16	272	1 679	259	29	11
Réseau	3 441 \$	426 \$	3 015 \$	708	4 319 \$	(878) \$	(20)

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.

Deuxième trimestre 2022 par rapport au deuxième trimestre 2021						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	316	186	391	34	(15)	45
Lignes transfrontalières	2 230	1 386	3 039	42	(26)	57
Lignes transatlantiques	1 303	490	1 157	43	12	138
Lignes transpacifiques	560	212	660	46	(13)	111
Autres	1 679	1 880	2 431	18	(30)	(10)
Réseau	708	408	870	38	(17)	59

Deuxième trimestre 2022 par rapport au deuxième trimestre 2019						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	(16)	(14)	(17)	(2)	0	(3)
Lignes transfrontalières	(20)	(21)	(24)	(3)	5	1
Lignes transatlantiques	(9)	(12)	(16)	(4)	8	3
Lignes transpacifiques	(64)	(74)	(76)	(6)	51	41
Autres	11	(11)	(15)	(4)	31	25
Réseau	(20)	(27)	(30)	(4)	14	9

Produits passages tirés des lignes intérieures

Au deuxième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont chiffrés à 1 115 M\$, en hausse de 847 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2021. La capacité et le trafic ont respectivement progressé d'environ cinq fois et neuf fois d'un exercice à l'autre, ce qui a donné lieu à une hausse du coefficient d'occupation de 34 points de pourcentage. Ces résultats rendent compte pour l'essentiel de la hausse de la demande en services de transport aérien et de la plus grande disponibilité des liaisons et des fréquences sur notre réseau intérieur. En raison de l'incidence des restrictions de déplacements liées à la pandémie de COVID-19 alors en vigueur, la demande en voyages au premier semestre de 2021 visait principalement les déplacements essentiels, réservés peu avant la date du départ et pour des trajets et des durées plus courts qu'avant la pandémie. Ce contexte non comparable, en 2021, a donné lieu à des rendements unitaires statistiquement élevés.

Les produits passages tirés des lignes intérieures au deuxième trimestre de 2022 ont représenté 84 % des produits passages tirés des lignes intérieures inscrits au deuxième trimestre de 2019 en regard d'une capacité exploitée représentant 86 % de celle enregistrée à la même période de 2019. Les produits tirés des cabines Classe affaires et Économique Privilège ont augmenté respectivement de 13 % et de 17 % tandis que les produits tirés de la cabine économique ont fléchi de 7 %, rendant compte d'un changement de la composition du trafic en raison de la hausse de la demande en services haut de gamme par les voyageurs d'agrément et de l'incidence de la longueur d'étape sur le marché canadien. Au deuxième trimestre de 2022, les tarifs moyens sur le marché canadien ont augmenté de 14 % par rapport au deuxième trimestre de 2019; cette augmentation a été neutralisée par l'accroissement de la longueur

d'étape par rapport au deuxième trimestre de 2019. L'accroissement de la longueur d'étape a donné lieu à un repli de 8 % du rendement unitaire au deuxième trimestre de 2022 par rapport au deuxième trimestre de 2019. Les tarifs moyens de juin 2022 ont augmenté de 16 % par rapport à ceux de juin 2019 en raison de la vigueur du marché des lignes intérieures et de la hausse du coût du carburant d'aviation.

Au premier semestre de 2022, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont chiffrés à 1 763 M\$, en hausse de 1 258 M\$ par rapport à la même période de 2021, en raison essentiellement de l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des importantes restrictions de déplacements en vigueur au cours du premier semestre de 2021 par rapport au premier semestre de 2022.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

Au deuxième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont chiffrés à 761 M\$, en hausse de 729 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2021. Au deuxième trimestre de 2022, la capacité et le trafic ont respectivement progressé d'environ 15 et 31 fois par rapport à ceux enregistrés au deuxième trimestre de 2021. Au premier semestre de 2021, la plupart des liaisons avec les États-Unis ont été suspendues en raison de la fermeture de la frontière. La plupart des voyages au premier semestre de 2021 étaient pour des raisons essentielles, étaient réservés peu avant la date du départ et pour des longueurs d'étapes plus courtes qu'avant la pandémie, en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements alors en vigueur. Ce contexte non comparable, en 2021, a donné lieu à des rendements unitaires statistiquement élevés.

Au deuxième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont représenté 80 % de ceux du deuxième trimestre de 2019 en regard d'une capacité exploitée représentant 79 % de la capacité du deuxième trimestre de 2019. Par rapport au deuxième trimestre de 2019, l'amélioration des rendements unitaires et des PPSMO sur la plupart des marchés transfrontaliers, en raison de la meilleure tenue de nos produits haut de gamme, a compensé partiellement le repli du trafic. Au deuxième trimestre de 2022, les tarifs moyens sur le marché transfrontalier ont augmenté d'environ 13 % par rapport à la même période de 2019, rendant compte également de notre capacité de transférer une partie de la hausse du coût du carburant. L'accroissement de la longueur d'étape moyenne sur le marché transfrontalier par rapport au deuxième trimestre de 2019 a donné lieu à une baisse d'environ 5 % du rendement unitaire. Les différences dans le réseau transfrontalier par rapport au deuxième trimestre de 2019 ainsi que la vigueur du trafic en vertu de la sixième liberté en provenance des États-Unis ont été les principaux points d'intérêt au deuxième trimestre de 2022.

Au premier semestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont chiffrés à 1 186 M\$, en hausse de 1 125 M\$ par rapport à la même période de l'exercice précédent, en raison essentiellement de l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des importantes restrictions de déplacements en vigueur au cours du premier semestre de 2021 par rapport au premier semestre de 2022.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

Au deuxième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont chiffrés à 1 051 M\$, en hausse de 976 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2021. Par rapport au deuxième trimestre de 2021, la capacité, le trafic, le rendement unitaire et les PPSMO se sont tous notablement améliorés en raison du contexte d'exploitation davantage normalisé à la suite de l'assouplissement des restrictions de déplacements.

Au deuxième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transatlantiques représentaient 91 % des produits passages tirés des lignes transatlantiques enregistrés au deuxième trimestre de 2019, les hausses du rendement unitaire et des PPSMO ayant plus que contrebalancé la capacité et donné lieu à un repli du trafic. De plus, les tarifs moyens de juin 2022 ont augmenté de 15 % par rapport à ceux de juin 2019 en raison surtout de modifications de la composition du trafic en faveur des produits de catégorie supérieure des voyageurs d'agrément et de majorations tarifaires attribuable à la hausse des prix du carburant d'aviation.

Au premier semestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont chiffrés à 1 515 M\$, en hausse de 1 353 M\$ par rapport à la même période de l'exercice précédent, en raison essentiellement de l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des importantes restrictions de déplacements en vigueur au cours du premier semestre de 2021 par rapport au premier semestre de 2022.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

Au deuxième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont chiffrés à 226 M\$, en hausse de 191 M\$ par rapport au même trimestre de 2021. Ces résultats sont en grande partie le fait d'un contexte d'exploitation légèrement plus favorable sur le marché des lignes transpacifiques à la suite de l'assouplissement (quoique limité) de certaines restrictions de déplacements au cours des derniers mois.

Par rapport au deuxième trimestre de 2019, les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont fléchi de 64 % en raison de l'importante réduction de la capacité sur tous les marchés asiatiques desservis, en particulier la Chine et Hong Kong, du fait du maintien des restrictions de déplacements. Cette baisse a été en partie annulée par une hausse du rendement unitaire de 51 % et une augmentation des PPSMO de 41 %, attribuables à l'accroissement de la demande et à la capacité disponible réduite, ainsi qu'à des changements dans la composition du trafic. Au deuxième trimestre de 2022, Air Canada a rétabli certaines liaisons avec le Japon et la Corée du Sud.

Au premier semestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont chiffrés à 324 M\$, en hausse de 273 M\$ par rapport à la même période de l'exercice précédent, rendant compte du contexte d'exploitation légèrement plus favorable qu'au premier semestre de 2021.

Produits passages tirés des autres lignes

Au deuxième trimestre de 2022, les produits passages tirés des autres lignes se sont chiffrés à 288 M\$, en hausse de 272 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2021.

Par rapport au deuxième trimestre de 2019, les produits passages tirés des autres lignes ont progressé de 11 % en raison d'une hausse de 31 % du rendement unitaire et de 25 % des PPSMO, en particulier en Amérique centrale et dans les Antilles. La hausse des produits a été en partie contrebalancée par une baisse de la capacité et, par conséquent, du trafic, au deuxième trimestre de 2022.

Au premier semestre de 2022, les produits passages tirés des autres lignes se sont chiffrés à 570 M\$, en hausse de 528 M\$ par rapport à la même période de l'exercice précédent, en raison essentiellement de l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des importantes restrictions de déplacements en vigueur au cours du premier semestre de 2021 par rapport au premier semestre de 2022.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers semestres						
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	1 763 \$	505 \$	1 258 \$	249	2 430 \$	(667) \$	(27)
Lignes transfrontalières	1 186	61	1 125	1 832	1 897	(711)	(38)
Lignes transatlantiques	1 515	162	1 353	836	1 913	(398)	(21)
Lignes transpacifiques	324	51	273	540	1 155	(831)	(72)
Autres	570	42	528	1 249	721	(151)	(21)
Réseau	5 358 \$	821 \$	4 537 \$	553	8 116 \$	(2 758) \$	(34)

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 semestre de 2022 par rapport au premier semestre de 2021						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	249	153	314	30	(16)	38
Lignes transfrontalières	1 832	1 268	2 386	32	(22)	41
Lignes transatlantiques	836	314	669	35	22	126
Lignes transpacifiques	540	176	570	43	(4)	132
Autres	1 249	967	1 373	20	(8)	26
Réseau	553	322	635	32	(11)	55

Premier semestre de 2022 par rapport au premier semestre de 2019						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (en pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	(27)	(22)	(28)	(6)	0	(7)
Lignes transfrontalières	(38)	(33)	(42)	(11)	8	(6)
Lignes transatlantiques	(21)	(20)	(26)	(6)	7	(1)
Lignes transpacifiques	(72)	(78)	(81)	(11)	50	30
Autres	(21)	(24)	(36)	(13)	24	5
Réseau	(34)	(36)	(42)	(8)	14	3

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)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2022		2021		2022		2021	
	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO
Lignes intérieures	4 252	5 217	866	1 825	6 754	8 864	1 633	3 508
Lignes transfrontalières	2 924	3 682	93	248	4 717	6 674	190	488
Lignes transatlantiques	6 314	7 838	502	1 329	9 226	11 991	1 200	2 894
Lignes transpacifiques	1 218	1 544	160	494	1 788	2 444	266	885
Autres	1 663	2 050	66	104	3 367	4 655	229	436
Réseau	16 371	20 331	1 687	4 000	25 852	34 628	3 518	8 211

Produits fret

Au deuxième trimestre de 2022, les produits fret se sont chiffrés à 299 M\$, en baisse de 59 M\$ ou de 16 % par rapport au deuxième trimestre de 2021. Ce repli est attribuable à la normalisation des rendements et à la réduction des vols tout-cargo sur le marché transpacifique et a été partiellement contrebalancé par une hausse des produits dans d'autres régions. Le repli des produits tirés des lignes transpacifiques est principalement attribuable aux confinements liés à la pandémie de COVID-19 en Chine et, dans une moindre mesure, à Hong Kong et au Japon. Bien que la capacité ait été réaffectée à d'autres régions, la hausse des produits sur les marchés européen, australien et américains n'a pas contrebalancé le manque à gagner sur le marché chinois en ce qui a trait au volume et au rendement unitaire.

Au premier semestre de 2022, les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 697 M\$, en hausse de 58 M\$ ou de 9 %, en regard du premier semestre de 2021. Cette hausse est principalement attribuable à des rendements plus élevés qu'à la même période de l'exercice précédent, surtout sur les marchés des lignes transpacifiques et des autres lignes.

Au deuxième trimestre de 2022, Air Canada a mis en service son deuxième avion-cargo 767 de Boeing et elle a exploité son dernier vol tout-cargo au moyen d'un avion de passagers converti provisoirement pour le transport de fret en cabine.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	28 \$	25 \$	3 \$	10	58 \$	49 \$	9 \$	18
Lignes transfrontalières	10	17	(7)	(42)	23	28	(5)	(18)
Lignes transatlantiques	146	144	2	1	270	263	7	3
Lignes transpacifiques	79	150	(71)	(47)	273	258	15	6
Autres	36	22	14	67	73	41	32	78
Réseau	299 \$	358 \$	(59) \$	(16)	697 \$	639 \$	58 \$	9

Autres produits

Au deuxième trimestre de 2022, les autres produits se sont chiffrés à 241 M\$, en hausse de 188 M\$, soit environ 4,5 fois ceux enregistrés au deuxième trimestre de 2021 (autres produits de 499 M\$ au premier semestre de 2022, en hausse de 393 M\$ ou près de cinq fois ceux enregistrés au premier semestre de 2021). Ces hausses s'expliquent essentiellement par les produits tirés d'un volume plus élevé de vente de forfaits terrestres par Vacances Air Canada comparativement aux mêmes périodes de 2021, ce qui rend compte de la demande accrue de 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 s'expliquent aussi, mais dans une moindre mesure, par la hausse des produits tirés des services à bord et des produits tirés des salons Feuille d'érable résultant de la reprise du trafic et du rétablissement de ces services en 2022.

Charges d'exploitation

Au deuxième trimestre de 2022, les charges d'exploitation ont totalisé 4 234 M\$, en hausse de 2 264 M\$ ou de 115 % par rapport au deuxième trimestre de 2021. Cette variation est principalement attribuable à des hausses dans tous les postes, sauf les éléments particuliers, qui reflètent essentiellement la progression, d'un exercice à l'autre, du trafic et de la capacité exploitée. De plus, l'augmentation de 116 % du coût du carburant a fortement contribué à la variation.

Au premier semestre de 2022, les charges d'exploitation ont totalisé 7 357 M\$, en hausse de 3 609 M\$ ou de 96 % par rapport à la même période de 2021. Cette variation est attribuable à des hausses dans pratiquement tous les postes, qui reflètent essentiellement la progression, d'un exercice à l'autre, du trafic et de la capacité exploitée, en particulier la hausse du coût du carburant.

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

Carburant d'aviation

Au deuxième trimestre de 2022, la charge de carburant s'est chiffrée à 1 450 M\$, en hausse de 1 211 M\$, soit environ six fois plus que la charge de carburant du deuxième trimestre de 2021. Cette augmentation s'explique par le fait que le prix du carburant d'aviation a plus que doublé d'un exercice à l'autre, ainsi que par le nombre de vols plus élevé par rapport au deuxième trimestre de 2021. Dans une moindre mesure, une variation défavorable du change a aussi contribué à l'augmentation de la charge de carburant par rapport à la même période de l'exercice précédent.

Au premier semestre de 2022, la charge de carburant s'est chiffrée à 2 200 M\$, en hausse de 1 761 M\$ ou environ cinq fois plus que la charge de carburant de la même période de 2021 en raison d'une augmentation de 92 % du prix du carburant d'aviation ainsi que du plus grand nombre de vols exécutés par rapport à la même période de 2021.

Salaires et charges sociales

Au deuxième trimestre de 2022, les salaires et charges sociales se sont établis à 749 M\$, en hausse de 252 M\$ ou de 51 % par rapport au deuxième trimestre de 2021. Cette variation s'explique essentiellement par une augmentation de 79 % des ETP comparativement au trimestre correspondant de 2021, Air Canada ayant considérablement accru sa dotation en personnel en raison du plus grand nombre de vols par rapport à la même période de l'exercice précédent, notamment en prévision d'une progression soutenue des niveaux d'activité pendant le reste de l'année.

Au premier semestre de 2022, les salaires et charges sociales se sont établis à 1 456 M\$, en hausse de 431 M\$ ou de 42 % par rapport au premier semestre de 2021. Cette variation s'explique essentiellement par une augmentation de 74 % des ETP comparativement au semestre correspondant de 2021, Air Canada ayant considérablement accru sa dotation en personnel en raison du plus grand nombre de vols par rapport à la même période de l'exercice précédent.

Charges liées aux transporteurs régionaux

Au deuxième 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 367 M\$, en hausse de 174 M\$ ou de 90 % par rapport au deuxième trimestre de 2021. L'augmentation est attribuable au plus grand nombre de vols qu'au deuxième trimestre de 2021.

Au premier semestre de 2022, les charges liées aux transporteurs régionaux (compte non tenu du carburant et des coûts de propriété des avions) se sont chiffrées à 683 M\$, en hausse de 295 M\$ ou de 76 % par rapport au premier semestre de 2021. L'augmentation est attribuable 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 en vertu du CAC renégocié avec Jazz.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Frais d'achat de capacité ¹⁾	188 \$	112 \$	76 \$	68	355 \$	227 \$	128 \$	56
Redevances aéroportuaires et de navigation	58	22	36	164	103	41	62	151
Frais de vente et de distribution	26	4	22	550	40	9	31	344
Autres charges d'exploitation	95	55	40	73	185	111	74	67
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	367 \$	193 \$	174 \$	90	683 \$	388 \$	295 \$	76

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.

Maintenance avions

Au deuxième trimestre de 2022, la charge de maintenance avions s'est chiffrée à 195 M\$, en hausse de 68 M\$ ou de 54 % en regard du deuxième trimestre de 2021. L'augmentation est en grande partie attribuable aux activités de maintenance accrues en raison de l'accroissement des heures de vol par rapport à la même période de 2021. Les économies découlant de la modification d'un accord conclu avec un fournisseur de services de maintenance tiers (dont il est plus amplement question ci-après) ont neutralisé partiellement cette augmentation d'un exercice à l'autre.

Au cours des six premiers mois de 2022, la charge de maintenance avions a atteint 221 M\$, en baisse de 56 M\$ ou de 20 % par rapport au premier semestre 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 durant 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 réduction 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 deuxième trimestre de 2022 et au premier semestre de 2022, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont respectivement chiffrés à 102 M\$ et à 231 M\$, en hausse respectivement de 101 M\$ et de 225 M\$ par rapport aux périodes correspondantes de 2021. Ces hausses s'expliquent en grande partie par les produits tirés de la vente d'un volume plus élevé de forfaits terrestres par Vacances Air Canada comparativement aux mêmes périodes de l'exercice précédent. Air Canada avait suspendu ses vols à destination du Mexique et des Antilles entre le 31 janvier 2021 et le 26 juin 2021.

Éléments particuliers

Au deuxième trimestre de 2022, Air Canada n'a pas inscrit d'éléments particuliers, contrairement au deuxième trimestre de 2021 où des charges nettes d'exploitation de 73 M\$ avaient été inscrites dans les éléments particuliers. Le tableau ci-après présente la ventilation de ces éléments particuliers.

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2022	2021	2022	2021
Pertes de valeur	- \$	6 \$	4 \$	26 \$
Subvention salariale publique, montant net	-	(158)	-	(321)
Provisions pour réduction de l'effectif	-	157	-	159
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	-	68	-	68
Autres	-	-	-	14
Éléments particuliers	- \$	73 \$	4 \$	(54) \$

Pertes de valeur

Au premier semestre de 2021, une perte de valeur de 26 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 retour prévues aux contrats de location. Une perte de valeur de 4 M\$ a été comptabilisée au premier semestre 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 semestre de 2022, Air Canada n'y étant plus admissible dans le cadre des programmes disponibles (montant brut de 160 M\$ comptabilisé au titre de la subvention au deuxième trimestre de 2021; montant de 158 M\$, déduction faite des coûts; montant brut de 326 M\$ comptabilisé au titre de la subvention au premier semestre de 2021; montant de 321 M\$, déduction faite des coûts).

Provisions pour réduction de l'effectif

En raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19 et dans le but de réduire le nombre d'employés en mise à pied technique au deuxième trimestre de 2021, Air Canada a proposé des programmes d'incitation à la retraite anticipée à son personnel syndiqué. Ces programmes prévoient des bonifications des prestations reçues en vertu du régime de retraite à prestations déterminées pour les employés admissibles et n'ont donc pas d'incidence sur la situation de trésorerie de la Société. Des indemnités de cessation d'emploi et une perte au titre des mesures de réduction de l'effectif de 157 M\$ ont été comptabilisées dans les éléments particuliers au deuxième trimestre de 2021.

Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux

En avril 2021, Air Canada a été informée de la décision de l'arbitre en ce qui concerne la détermination du plafond des gains ouvrant droit à pension constaté dans le régime de retraite à prestations déterminées des salariés des services techniques représentés par l'AIMTA. Cette décision s'est traduite par une augmentation du plafond des gains ouvrant droit à pension à compter de 2021. Air Canada a comptabilisé dans les éléments particuliers un coût non récurrent au titre des services passés pour les régimes de retraite de 68 M\$ au deuxième trimestre de 2021 afin de tenir compte de cette modification du régime. La question de la période de rétroactivité a été résolue au second semestre de 2021, la période de rétroactivité allant jusqu'en 2019 pour les employés qui opteront pour celle-ci, et un montant supplémentaire de 14 M\$ a été inscrit en 2021 dans les éléments particuliers. Cette modification n'a eu aucune incidence sur la situation de trésorerie de la Société puisqu'elle est financée à même l'excédent des régimes de retraite agréés de la Société au Canada.

Autres

Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat

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 deuxième trimestre de 2022, les autres charges d'exploitation se sont chiffrées à 355 M\$, en hausse de 174 M\$ ou de 96 % par rapport au même trimestre de 2021. Cette hausse est principalement attribuable à une 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)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Services d'escale	68 \$	32 \$	36 \$	113	129 \$	62 \$	67 \$	108
Frais d'équipages	51	16	35	219	90	28	62	221
Location et entretien d'immeubles	45	31	14	45	86	63	23	37
Frais et services divers	40	37	3	8	88	68	20	29
Autres frais résiduels	151	65	86	132	279	126	153	121
Total des autres charges	355 \$	181 \$	174 \$	96	672 \$	347 \$	325 \$	94

Charges autres que d'exploitation

Au deuxième trimestre de 2022, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 99 M\$, contre 165 M\$ au deuxième trimestre de 2021. Au premier semestre de 2022, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 363 M\$, contre 503 M\$ à la même période de 2021.

Pour le deuxième trimestre et le premier semestre de 2022, la variation des charges autres que d'exploitation par rapport aux périodes correspondantes de 2021 est surtout attribuable au change, aux charges d'intérêts et aux profits sur les instruments financiers.

La perte de change s'est chiffrée à 196 M\$ au deuxième trimestre de 2022, contre une perte de change de 5 M\$ au deuxième trimestre de 2021. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 juin 2022 était de 1,2873 \$ alors qu'il était de 1,2505 \$ le 31 mars 2022. La perte de 337 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives a été atténuée par un profit de 177 M\$ sur les dérivés de change.

La perte de change s'est chiffrée à 97 M\$ au premier semestre de 2022, contre un profit de change de 62 M\$ au premier semestre de 2021. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 juin 2022 était de 1,2873 \$ alors qu'il était de 1,2637 \$ le 31 décembre 2021. La perte de 204 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives a été atténuée par un profit de 138 M\$ sur les dérivés de change.

Les charges d'intérêts se sont chiffrées à 216 M\$ au deuxième trimestre de 2022, en hausse de 52 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2021 (charges d'intérêts de 425 M\$ au premier semestre de 2022, en hausse de 84 M\$ par rapport au premier semestre de 2021). Les augmentations sont essentiellement dues aux niveaux d'endettement plus élevés par suite des opérations de financement conclues au cours de 2021.


Au deuxième trimestre de 2022, Air Canada a comptabilisé un profit de 287 M\$ sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, contre une perte de 5 M\$ au deuxième trimestre de 2021. Le profit s'est établi à 114 M\$ au premier semestre de 2022, contre une perte de 228 M\$ au premier semestre de 2021. Le profit 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 un profit de 321 M\$ au deuxième trimestre de 2022 et à un profit de 196 M\$ au premier semestre 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 30 juin 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. Au deuxième trimestre de 2022, Air Canada a pris livraison de deux nouveaux avions-cargos 767 de Boeing, qui devraient entrer en service en 2023. Ces appareils sont pris en compte dans le tableau ci-dessous.

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien au premier semestre de 2022	30 juin 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
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	11	7	18	-	18	-	18
777-300ER de Boeing (fret)	7	(7)	-	-	-	-	-
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	3	4	2	6	1	7
A330-300 d'Airbus	12	4	16	-	16	-	16
A330-300 d'Airbus (fret)	4	(4)	-	-	-	-	-
Total – gros-porteurs	78	3	81	2	83	3	86
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	31	8	39	1	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	3	30	3	33	-	33
Total – appareils monocouloirs	97	11	108	(1)	107	-	107
Total – parc aérien principal	175	14	189	1	190	3	193

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien au premier semestre de 2022	30 juin 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
Appareils monocouloirs							
A321 d'Airbus	14	-	14	-	14	-	14
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	39	-	39	-	39	-	39
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	214	14	228	1	229	3	232

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2021 et au 30 juin 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.

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien au premier semestre de 2022	30 juin 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
Total – Air Canada Express	123	(9)	114	-	114	(3)	111

7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

7.1 LIQUIDITÉ

Incidence de la pandémie de COVID-19

Depuis mars 2020, 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. Les conditions se sont améliorées et les restrictions de déplacements ont été levées dans de nombreux pays, mais la vaste incidence de la pandémie de COVID-19 et de certains autres facteurs a entravé les efforts de relance d'Air Canada et du secteur mondial du transport aérien, ainsi que la capacité de certains de ses intervenants, dont dépendent les activités d'Air Canada, à soutenir l'afflux de trafic. Cette situation a entraîné des retards et des annulations de vols, ainsi que d'autres perturbations et problèmes opérationnels.

L'un des principaux objectifs d'Air Canada est de retrouver une rentabilité durable et de soutenir et d'améliorer les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation afin de gérer ses besoins de liquidité. Depuis peu, les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation d'Air Canada s'améliorent progressivement. Étant donné l'incertitude causée par la pandémie de COVID-19, les récentes difficultés éprouvées par le secteur mondial du transport aérien pour répondre à l'afflux du trafic, la volatilité des prix du carburant d'aviation, les facteurs géopolitiques, économiques et autres, le moment et l'étendue du retour aux niveaux de trafic antérieurs à la pandémie demeurent difficiles à prévoir.

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 30 juin 2022, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 10 508 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 9 536 M\$ et d'un montant de 972 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 M\$ 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 perturbations 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 30 juin 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2022	31 décembre 2021	Variation (\$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 689 \$	8 802 \$	(113) \$
Autres actifs courants	1 881	1 251	630
Actifs courants	10 570 \$	10 053 \$	517 \$
Placements, dépôts et autres actifs	1 105	858	247
Immobilisations corporelles	11 977	11 740	237
Actifs au titre des régimes de retraite	2 324	3 571	(1 247)
Impôts sur le résultat différés	47	39	8
Immobilisations incorporelles	1 068	1 080	(12)
Goodwill	3 273	3 273	-
Total de l'actif	30 364 \$	30 614 \$	(250) \$
Passif			
Passifs courants	9 201 \$	6 924 \$	2 277 \$
Dettes à long terme et obligations locatives	15 400	15 511	(111)
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	3 518	3 656	(138)
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	1 863	2 588	(725)
Provisions au titre de la maintenance	1 178	1 032	146
Autres passifs non courants	589	821	(232)
Impôts sur le résultat différés	73	73	-
Total du passif	31 822 \$	30 605 \$	1 217 \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires (déficit)	(1 458) \$	9 \$	(1 467) \$
Total du passif et des capitaux propres (du déficit) attribuables aux actionnaires	30 364 \$	30 614 \$	(250) \$

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

Au 30 juin 2022, l'actif net au titre des avantages à long terme s'élevait à 461 M\$ (soit les actifs au titre des régimes de retraite de 2 324 M\$ déduction faite du passif au titre des régimes de retraite et avantages du personnel de 1 863 M\$), en baisse de 522 M\$ par rapport au 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 293 M\$ (118 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 l'exercice. 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 actuariel sur la majoration de 214 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 tranche non courante du passif au titre des produits différés d'Aéroplan et autres produits différés a fléchi de 138 M\$ par rapport au 31 décembre 2021, en raison surtout du fait que le nombre de points Aéroplan échangés est supérieur au nombre de points vendus à des partenaires du programme. La diminution des autres passifs non courants tient compte d'un repli de 196 M\$ de la juste valeur du passif au titre du dérivé intégré sur billets convertibles d'Air Canada.

7.3 DETTE NETTE

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 30 juin 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2022	31 décembre 2021	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	15 400 \$	15 511 \$	(111) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 164	1 012	152
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	16 564	16 523	41
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court et à long terme	(9 536)	(9 403)	(133)
Dettes nettes¹⁾	7 028 \$	7 120 \$	(92) \$

1) La dette nette est une mesure de gestion du capital 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 30 juin 2022, la dette nette s'établissait à 7 028 M\$, en baisse de 92 M\$ par rapport au 31 décembre 2021, du fait de l'incidence des soldes de trésorerie plus élevés et de remboursements de la dette plus élevés effectués au cours de la période. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 30 juin 2022 par rapport au 31 décembre 2021 a accru de 205 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains).

7.4 FONDS DE ROULEMENT

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 juin 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2022	31 décembre 2021	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 689 \$	8 802 \$	(113) \$
Créances clients	1 072	691	381
Autres actifs courants	809	560	249
Total des actifs courants	10 570 \$	10 053 \$	517 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 459	2 603	(144)
Produits passages perçus d'avance	4 618	2 326	2 292
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	960	983	(23)
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 164	1 012	152
Total des passifs courants	9 201 \$	6 924 \$	2 277 \$
Fonds de roulement, montant net	1 369 \$	3 129 \$	(1 760) \$

Le montant net du fonds de roulement de 1 369 M\$ au 30 juin 2022 représente un fléchissement de 1 760 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 semestre de 2022. Les augmentations des créances clients, des autres actifs courants et des produits passages perçus d'avance sont principalement dues à la demande en services passagers, soutenue par la capacité accrue.

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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d’exploitation	1 077 \$	(1 377) \$	2 454 \$	1 412 \$	(2 265) \$	3 677 \$
Produit des emprunts	123	1 139	(1 016)	161	1 267	(1 106)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(270)	(877)	607	(501)	(1 281)	780
Émission d’actions	1	480	(479)	2	554	(552)
Frais de financement	(1)	(4)	3	(1)	(7)	6
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement	(147) \$	738 \$	(885) \$	(339) \$	533 \$	(872) \$
Placements à court terme et à long terme	(698)	356	(1 054)	(1 670)	1 350	(3 020)
Achats d’immobilisations corporelles et incorporelles	(636)	(266)	(370)	(912)	(546)	(366)
Produit de la vente d’actifs	2	6	(4)	5	11	(6)
Produit de la cession-bail d’actifs	-	5	(5)	-	11	(11)
Autres	9	(11)	20	(2)	(5)	3
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d’investissement	(1 323) \$	90 \$	(1 413) \$	(2 579) \$	821 \$	(3 400) \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	7 \$	(19) \$	26 \$	18 \$	(37) \$	55 \$
Diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(386) \$	(568) \$	182 \$	(1 488) \$	(948) \$	(540) \$

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

Au deuxième trimestre de 2022, les flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation se sont établis à 1 077 M\$, soit une progression de 2 454 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2021. Au premier semestre de 2022, les flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation se sont chiffrés à 1 412 M\$, soit une progression de 3 677 M\$ par rapport à la période correspondante de 2021. Ces variations favorables sont attribuables au volume élevé des produits passages perçus d’avance et à une augmentation importante du nombre de passagers transportés par rapport aux périodes correspondantes de 2021. De plus, au deuxième trimestre de 2021, des sorties de trésorerie liées aux activités d’exploitation de 997 M\$ avaient été comptabilisées au titre du remboursement de billets non remboursables.

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

Au deuxième trimestre de 2022, les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont chiffrés à 147 M\$ (flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement de 339 M\$ au premier semestre de 2022) et ont trait aux remboursements de la dette, contrebalancés en partie par les nouveaux emprunts liés aux livraisons d'appareils A220 d'Airbus.

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

Les transferts nets entre la trésorerie et les placements à court et à long terme se sont chiffrés à (698) M\$ au deuxième trimestre de 2022 et à (1670) M\$ au premier semestre de 2022. Les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles se sont élevés à 912 M\$ pour le premier semestre de 2022, en hausse de 366 M\$ par rapport à la même période de 2021. Ces achats représentent surtout des acquisitions d'appareils et les paiements préalables à la livraison connexes, ainsi que des projets de maintenance et de technologie incorporés au coût de l'actif.

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 disponibles¹⁾ d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	1 077 \$	(1 377) \$	2 454 \$	1 412 \$	(2 265) \$	3 677 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(636)	(261)	(375)	(912)	(535)	(377)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	441 \$	(1 638) \$	2 079 \$	500 \$	(2 800) \$	3 300 \$

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 441 M\$ au deuxième trimestre de 2022, et à 500 M\$ au premier semestre de 2022, soit une progression de 2 079 M\$ et de 3 300 M\$, respectivement par rapport aux périodes correspondantes 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 »). Les livraisons devraient avoir lieu entre 2024 et 2027. Cependant, les premières livraisons d'appareils devraient être retardées d'au moins six mois. 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 indiqué ne plus acheter 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 trois autres appareils A220 d'Airbus demeure disponible en vertu de cette facilité.

Au 30 juin 2022, 30 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 30 juin 2022, 39 appareils 737 MAX 8 de Boeing avaient été livrés. Le dernier appareil faisant l'objet d'une commande ferme devrait être livré au troisième trimestre de 2022.

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 ont été livrés au deuxième trimestre de 2022 et devraient être mis en service en 2023.

Avions-cargos 777 de Boeing

Air Canada a conclu un contrat visant l'achat de deux nouveaux avions-cargos 777 de Boeing qui devraient être livrés en 2024.

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 30 juin 2022, à environ 5 803 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2022	2023	2024	2025	2026	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	632 \$	797 \$	874 \$	626 \$	629 \$	2 245 \$	5 803 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	81	323	298	493	364	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	198	384	447	270	350	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	911 \$	1 504 \$	1 619 \$	1 389 \$	1 343 \$	2 245 \$	non disponible

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 30 juin 2022, soit 1 \$ US pour 1,2873 \$ CA. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison qui comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, les intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 30 juin 2022.

7.7 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

En date du 1^{er} janvier 2022, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité de 4,8 G\$.

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 30 juin 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 ²⁾	2023	2024	2025	2026	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	273 \$	682 \$	503 \$	1 826 \$	2 426 \$	8 398 \$	14 108 \$
Obligations locatives	262	513	475	448	314	1 077	3 089
Total des obligations liées au capital	535	1 195	978	2 274	2 740	9 475	17 197
Intérêts							
Dette à long terme	288 \$	553 \$	529 \$	500 \$	417 \$	710 \$	2 997 \$
Obligations locatives	78	135	109	84	65	311	782
Total des obligations liées aux intérêts	366 \$	688 \$	638 \$	584 \$	482 \$	1 021 \$	3 779 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	901 \$	1 883 \$	1 616 \$	2 858 \$	3 222 \$	10 496 \$	20 976 \$
Dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements	632 \$	797 \$	874 \$	626 \$	629 \$	2 245 \$	5 803 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	1 533 \$	2 680 \$	2 490 \$	3 484 \$	3 851 \$	12 741 \$	26 779 \$

1) *Repose sur l’hypothèse que le solde du capital des billets convertibles de 962 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 :

	30 juin 2022	31 décembre 2021
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	63 808 709	82 897 507
Actions à droit de vote de catégorie B	294 159 444	274 944 350
Total des actions émises et en circulation	357 968 153	357 841 857
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Billets convertibles	48 687 441	48 687 441
Bons de souscription	-	7 288 282
Options sur actions	5 470 390	4 330 993
Total des actions pouvant être émises	54 157 831	60 306 716
Total des actions en circulation et pouvant être émises	412 125 984	418 148 573

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	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Produits d’exploitation	757 \$	827 \$	729 \$	837 \$	2 103 \$	2 731 \$	2 573 \$	3 981 \$
Charges d’exploitation	1 542	1 830	1 778	1 970	2 467	3 234	3 123	4 234
Perte d’exploitation	(785)	(1 003)	(1 049)	(1 133)	(364)	(503)	(550)	(253)
Produits (charges) autres que d’exploitation	(36)	(272)	(338)	(165)	(315)	(114)	(264)	(99)
Perte avant impôts sur le résultat	(821)	(1 275)	(1 387)	(1 298)	(679)	(617)	(814)	(352)
Recouvrement (charge) d’impôts sur le résultat	136	114	83	133	39	124	(160)	(34)
Perte nette	(685) \$	(1 161) \$	(1 304) \$	(1 165) \$	(640) \$	(493) \$	(974) \$	(386) \$
Perte par action – résultat dilué	(2,31) \$	(3,91) \$	(3,90) \$	(3,31) \$	(1,79) \$	(1,38) \$	(2,72) \$	(1,60) \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(1 141) \$	(1 326) \$	(1 335) \$	(1 210) \$	(649) \$	(574) \$	(740) \$	(447) \$

1) 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.

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 non audités intermédiaires d’Air Canada du deuxième 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 non audités intermédiaires d’Air Canada du deuxième 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 30 juin 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 avec les membres clés de la direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou avec les membres du Conseil au titre de leurs contrats d'administrateur.

14. FACTEURS DE RISQUE

Pour 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, à l'exception de ce qui suit.

Depuis mars 2020, Air Canada et le reste de l'industrie mondiale du transport aérien ont fait face à un trafic nettement inférieur à celui de 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. Les conditions se sont améliorées et les restrictions de déplacements ont été levées dans de nombreux pays, mais la vaste incidence de la pandémie de COVID-19 et de certains autres facteurs a entravé les efforts de relance d'Air Canada et du secteur mondial du transport aérien, ainsi que la capacité de certains de ses intervenants, dont dépendent les activités d'Air Canada, à soutenir l'afflux de trafic. Cette situation a entraîné des retards et des annulations de vols, ainsi que d'autres perturbations et problèmes opérationnels. Ces perturbations et problèmes peuvent avoir eu une incidence défavorable sur les charges et les produits d'Air Canada. La Société ne peut prédire l'incidence de ces derniers ni le moment où ils seront surmontés, ni le moment et l'étendue du retour aux niveaux de trafic antérieurs à la pandémie, y compris pour les voyages d'affaires et les voyages à l'étranger. L'incidence de la pandémie de COVID-19 continue d'évoluer, exacerbant les risques actuels ou en ajoutant de nouveaux, notamment les risques économiques, qui pourraient tous avoir des conséquences défavorables significatives pour les activités d'Air Canada, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

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 décrits ci-après certaines mesures financières et certains 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 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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Perte d'exploitation selon les PCGR	(253) \$	(1 133) \$	880 \$	(803) \$	(2 182) \$	1 379 \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	407	404	3	810	817	(7)
BAIIDA (y compris les éléments particuliers)	154 \$	(729) \$	883 \$	7 \$	(1 365) \$	1 372 \$
Retrancher :						
Éléments particuliers	-	73	(73)	4	(54)	58
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)	154 \$	(656) \$	810 \$	11 \$	(1 419) \$	1 430 \$
Marge d'exploitation (en %)	(6)	(135)	129 pp	(12)	(139)	127 pp
Marge BAIIDA (en %)	4	(78)	82 pp	0	(91)	91 pp

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 a fait l'acquisition d'un deuxième avion-cargo 767 de Boeing en avril 2022. Au deuxième trimestre de 2022, Air Canada a pris livraison de deux nouveaux avions-cargos 767 de Boeing, qui devraient entrer en service en 2023. Air Canada prévoit disposer d'une flotte de sept avions-cargos 767 de Boeing d'ici la clôture de 2023. 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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 234 \$	1 970 \$	2 264 \$	7 357 \$	3 748 \$	3 609 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 450)	(239)	(1 211)	(2 200)	(439)	(1 761)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(102)	(1)	(101)	(231)	(6)	(225)
Éléments particuliers	-	(73)	73	(4)	54	(58)
Coûts liés aux avions-cargos	(22)	-	(22)	(33)	-	(33)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	2 660 \$	1 657 \$	1 003 \$	4 889 \$	3 357 \$	1 532 \$
SMO (en millions)	20 331	4 000	408,3 %	34 628	8 211	321,7 %
CESMO ajustées (en cents)	13,09 ¢	41,45 ¢	(28,36) ¢	14,12 ¢	40,89 ¢	(26,77) ¢

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 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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Perte avant impôts sur le résultat selon les PCGR	(352) \$	(1 298) \$	946 \$	(1 166) \$	(2 685) \$	1 519 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Éléments particuliers	-	73	(73)	4	(54)	58
Perte (profit) de change	196	5	191	97	(62)	159
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(4)	5	(9)	(8)	9	(17)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(287)	5	(292)	(114)	228	(342)
Perte aux règlements et modifications de dette	-	-	-	-	19	(19)
Résultat avant impôts ajusté	(447) \$	(1 210) \$	763 \$	(1 187) \$	(2 545) \$	1 358 \$

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.

Dette nette

La dette nette est une mesure de gestion du capital 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 7.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure de gestion du capital et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

17. GLOSSAIRE

Aéroplan : Aéroplan inc.

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

BAIIDA – Bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements : Le BAIIDA est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, 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 et 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.

Dette nette : Total des passifs au titre de la dette à long terme (incluant la portion courante) moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Se reporter à la rubrique 7.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

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 disponibles : Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles 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.

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.

Marge BAIIDA : BAIIDA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

Passagers payants transportés : Renvoie à la définition établie par l'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.

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

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

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

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

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

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

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

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