



Troisième trimestre de 2022

Rapport de gestion

28 octobre 2022



MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1.	PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES	1
2.	INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES	3
3.	STRATÉGIE	5
4.	APERÇU GÉNÉRAL ET FAITS SAILLANTS DU TROISIÈME TRIMESTRE DE 2022	6
5.	RÉSULTATS DES ACTIVITÉS	7
6.	PARC AÉRIEN	18
7.	GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL.....	20
7.1	LIQUIDITÉ	20
7.2	SITUATION FINANCIÈRE.....	21
7.3	DETTE NETTE	22
7.4	FONDS DE ROULEMENT.....	23
7.5	VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE.....	24
7.6	DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES	26
7.7	OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE	27
7.8	OBLIGATIONS CONTRACTUELLES.....	28
7.9	CAPITAL-ACTIONS	29
8.	RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS	30
9.	INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE.....	30
10.	MÉTHODES COMPTABLES	30
11.	JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	31
12.	ACCORDS HORS BILAN	31
13.	TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	31
14.	FACTEURS DE RISQUE.....	31
15.	CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....	31
16.	MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	32
17.	GLOSSAIRE.....	35

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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	5 322	2 103	3 219	11 876	3 669	8 207
Bénéfice (perte) d'exploitation	644	(364)	1 008	(159)	(2 546)	2 387
Perte avant impôts sur le résultat	(504)	(679)	175	(1 670)	(3 364)	1 694
Perte nette	(508)	(640)	132	(1 868)	(3 109)	1 241
Résultat avant impôts ajusté ¹⁾	446	(649)	1 095	(741)	(3 194)	2 453
Marge d'exploitation (en %)	12,1	(17,3)	29,4 pp ⁸⁾	(1,3)	(69,4)	68,1 pp
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	1 057	(67)	1 124	1 068	(1 486)	2 554
Marge BAIIDA ¹⁾ (en %)	19,9	(3,2)	23,1 pp	9,0	(40,5)	49,5 pp
Liquidités totales ²⁾	10 236	14 504	(4 268)	10 236	14 504	(4 268)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	290	305	(15)	1 721	(2 010)	3 731
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	(43)	156	(199)	476	(2 694)	3 170
Dettes nettes ¹⁾	7 829	7 117	712	7 829	7 117	712
Perte par action – résultat dilué	(1,42)	(1,79)	0,37	(5,22)	(8,97)	3,75
Statistiques d'exploitation³⁾	2022	2021	Variation (%)	2022	2021	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	22 118	7 915	179,5	47 970	11 433	319,6
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	25 562	11 116	130,0	60 190	19 327	211,4
Coefficient d'occupation (en %)	86,5 %	71,2 %	15,3 pp	79,7 %	59,2 %	20,5 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	21,8	20,7	5,4	21,2	21,5	(1,3)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	18,8	14,7	28,1	16,9	12,7	33,0
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	20,8	18,9	10,0	19,7	19,0	3,9
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	18,3	22,2	(17,5)	20,0	32,2	(37,8)
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	11,6	18,7	(38,1)	13,0	28,1	(53,6)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	31,8	21,3	49,7	29,6	18,0	64,5
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période ⁵⁾	344	337	2,1	344	337	2,1
Sièges routés (en milliers)	13 951	7 094	96,7	34 348	12 333	178,5
Mouvements des appareils (en milliers)	99,6	57,4	73,6	250,6	103,8	141,4
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 832	1 565	17,1	1 752	1 567	11,8
Coût du litre de carburant (en cents)	131,8	72,9	80,7	128,4	69,2	85,5
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 227 669	648 515	89,3	2 972 219	1 316 563	125,8
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	11 466	5 067	126,3	26 046	7 356	254,1

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 totales s'entendent de 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 septembre 2022, les liquidités totales s'élevaient à 10 236 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 206 M\$ et d'un montant de 1 030 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 septembre 2021, les liquidités totales s'élevaient à 14 504 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 565 M\$ et d'un montant de 4 939 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Ces montants comprennent également des fonds (231 M\$ au 30 septembre 2022 et 92 M\$ au 30 septembre 2021) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs. Se reporter à la rubrique 10, Méthodes comptables, pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions à compter du troisième trimestre de 2022, selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.
- 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 septembre 2022, il y avait 32 166 employés en poste au Canada.
- 5) Le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada au 30 septembre 2022 et au 30 septembre 2021 comprend certains avions immobilisés au sol en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19. Au 30 septembre 2022, quatre avions étaient encore immobilisés au sol pour maintenance en vue de leur remise en service.
- 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 troisième 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 troisième trimestre de 2022 d'Air Canada, datés du 28 octobre 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 27 octobre 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 28 octobre 2022, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième 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, 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.

Entre mars 2020 et le début de 2022, Air Canada et le reste de l'industrie mondiale du transport aérien ont fait face à une baisse considérable du trafic par rapport à 2019 et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada. Les conditions se sont considérablement améliorées et les restrictions de déplacements ont été levées dans de nombreux pays, dont le Canada, 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, en particulier pendant l'été de 2022. Ces facteurs ont aussi nui à la capacité de certains de ses intervenants, dont dépendent les activités d'Air Canada, à soutenir l'afflux du trafic. Au cours de la période de juin à la mi-juillet, cette situation a entraîné une augmentation considérable des retards et des annulations de vols, ainsi que d'autres perturbations et problèmes opérationnels. Les retards et annulations de vols ont commencé à diminuer en août et il y a eu un retour progressif à la stabilité opérationnelle pendant la deuxième moitié du troisième trimestre de 2022. Rien ne garantit cependant qu'il n'y aura pas d'autres perturbations importantes.

Les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent les effets continus de la pandémie de COVID-19, 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 pour 2022. Air Canada présume également que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,30 \$ CA pour 1,00 \$ US pendant l'ensemble de l'exercice 2022 et que le cours du carburant d'aviation s'établirait en moyenne à 1,33 \$ CA le litre pendant l'ensemble de l'exercice 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 TROISIÈME TRIMESTRE DE 2022

Récapitulatif financier du troisième trimestre de 2022

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

- Produits d'exploitation de 5 322 M\$, contre des produits d'exploitation de 2 103 M\$ au troisième trimestre de 2021, soit une hausse de 3 219 M\$. Les produits d'exploitation se sont rétablis à environ 96 % de ceux enregistrés au troisième trimestre de 2019.
- Charges d'exploitation de 4 678 M\$, contre des charges d'exploitation de 2 467 M\$ au troisième trimestre de 2021, soit une hausse de 2 211 M\$ ou de 90 % du fait d'une augmentation d'environ 130 % de la capacité exploitée et d'une hausse de 81 % du prix du carburant.
- Bénéfice d'exploitation de 644 M\$, et marge d'exploitation de 12,1 %, soit une amélioration par rapport à une perte d'exploitation de 364 M\$ au troisième trimestre de 2021. Il s'agit du premier trimestre depuis le début de la pandémie où la Société enregistre un bénéfice d'exploitation.
- BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) de 1 057 M\$, et marge du BAIIDA de 19,9 %, soit une amélioration de 1 124 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2021. Aucun élément particulier n'a été enregistré au troisième trimestre de 2022, alors qu'une réduction du total des charges d'exploitation de 103 M\$ avait été comptabilisée au titre des éléments particuliers au troisième trimestre de 2021.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 290 M\$, en baisse de 15 M\$ par rapport au troisième 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.
- En septembre 2022, rachat par Air Canada d'un montant en capital total de 273 M\$ (207 M\$ US) de ses billets de premier rang convertibles à 4,000 % échéant en 2025 en circulation pour un prix de rachat en espèces total d'environ 329 M\$ (249 M\$ US), incluant les intérêts courus. À la suite de cette opération, des billets d'un capital total de 747 M\$ (540 M\$ US) resteront en circulation.

Restrictions de déplacements

Pendant la première moitié de 2022, la plupart des restrictions de déplacements qui demeuraient en vigueur pour les voyageurs entièrement vaccinés ont été levées par le gouvernement du Canada et, le 1^{er} octobre 2022, toutes les mesures et restrictions sanitaires de déplacements restantes liées à la COVID-19 du gouvernement du Canada ont été levées, y compris l'obligation de porter un couvre-visage à bord des avions, les tests de dépistage et la quarantaine, de même que l'utilisation obligatoire de l'application de déclaration ArriveCan.

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation								
Passages	4 818 \$	1 636 \$	3 182 \$	194	10 176 \$	2 457 \$	7 719 \$	314
Fret	281	366	(85)	(23)	978	1 005	(27)	(3)
Autres	223	101	122	121	722	207	515	249
Total des produits d'exploitation	5 322	2 103	3 219	153	11 876	3 669	8 207	224
Charges d'exploitation								
Carburant d'aviation	1 617	472	1 145	243	3 817	911	2 906	319
Salaires et charges sociales	816	592	224	38	2 272	1 617	655	41
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	400	312	88	28	1 083	700	383	55
Dotation aux amortissements	413	400	13	3	1 223	1 217	6	0
Maintenance avions	193	153	40	26	414	430	(16)	(4)
Redevances aéroportuaires et de navigation	299	166	133	80	723	373	350	94
Frais de vente et de distribution	217	74	143	193	496	142	354	249
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	80	23	57	248	311	29	282	972
Restauration et services à bord	120	52	68	131	278	94	184	196
Communications et technologies de l'information	112	85	27	32	331	271	60	22
Éléments particuliers	-	(103)	103	(100)	4	(157)	161	(103)
Autres	411	241	170	71	1 083	588	495	84
Total des charges d'exploitation	4 678	2 467	2 211	90	12 035	6 215	5 820	94
Bénéfice (perte) d'exploitation	644	(364)	1 008		(159)	(2 546)	2 387	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Perte de change	(951)	(136)	(815)		(1 048)	(74)	(974)	
Produits d'intérêts	46	17	29		97	54	43	
Charges d'intérêts	(239)	(197)	(42)		(664)	(538)	(126)	
Intérêts incorporés	3	4	(1)		8	13	(5)	
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	9	(1)	10		17	(10)	27	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(25)	114	(139)		89	(114)	203	
Profit (perte) aux règlements et modifications de dette	17	(110)	127		17	(129)	146	
Autres	(8)	(6)	(2)		(27)	(20)	(7)	
Total des charges autres que d'exploitation	(1 148)	(315)	(833)		(1 511)	(818)	(693)	
Perte avant impôts sur le résultat	(504)	(679)	175		(1 670)	(3 364)	1 694	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(4)	39	(43)		(198)	255	(453)	
Perte nette	(508) \$	(640) \$	132 \$		(1 868) \$	(3 109) \$	1 241 \$	
Perte par action – résultat dilué	(1,42) \$	(1,79) \$	0,37 \$		(5,22) \$	(8,97) \$	3,75 \$	
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)¹⁾	1 057 \$	(67) \$	1 124 \$		1 068 \$	(1 486) \$	2 554 \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	446 \$	(649) \$	1 095 \$		(741) \$	(3 194) \$	2 453 \$	

1) Le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) et le résultat avant impôts ajusté ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Au troisième trimestre de 2022, les produits passages se sont chiffrés à 4 818 M\$, en hausse de 3 182 M\$, soit presque trois fois les produits passages du troisième trimestre de 2021. Au troisième trimestre de 2022, le trafic et la capacité exploitée totale ont plus que doublé d'un exercice à l'autre, ce qui s'est traduit par une hausse de 15 points de pourcentage du coefficient d'occupation par rapport au même trimestre de 2021. En dépit du début d'amélioration des conditions d'exploitation au troisième trimestre de 2021 en raison de la levée progressive de certaines restrictions de déplacements imposées par le gouvernement du Canada, les restrictions de déplacements liées à la pandémie de COVID-19 alors en vigueur ont continué d'influer défavorablement sur la demande en voyages, en particulier sur les marchés internationaux pendant toute la deuxième moitié de 2021. En outre, au premier semestre de 2021, la demande 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. La comparaison de certaines données par rapport à l'exercice 2021 pourrait ne pas être utile étant donné le contexte de la demande en 2021, principalement au premier semestre. Air Canada estime qu'une comparaison avec les mêmes périodes de 2019 permet une meilleure compréhension des produits passages et de l'évolution de la reprise d'Air Canada.

Au troisième trimestre de 2022, les produits passages se sont établis à 94 % des produits passages du troisième trimestre de 2019, en dépit d'une capacité exploitée représentant 79 % de celle enregistrée à la même période de 2019. Le coefficient d'occupation est demeuré essentiellement inchangé par rapport au troisième trimestre de 2019, tandis que les PPSMO et le rendement unitaire ont crû de 19 % et de 18 %, respectivement. La capacité exploitée au troisième trimestre de 2022 correspond aux prévisions indiquées dans le communiqué d'Air Canada daté du 2 août 2022.

Au troisième trimestre de 2022, au niveau des cabines, les produits passages tirés de la cabine Classe affaires ont plus que triplé, ceux tirés de la cabine Classe Économique Privilège ont été près de quatre fois plus élevés, et ceux tirés de la cabine économique ont été près de trois fois plus élevés que ceux du troisième trimestre de 2021. Par rapport au troisième trimestre de 2019, les produits passages tirés des cabines de haut rapport ont augmenté d'environ 11 % tandis que ceux tirés de la cabine économique ont atteint environ 89 % des niveaux de 2019.

Outre l'analyse par service qui suit, les facteurs ci-dessous ont contribué à l'excellente tenue du rendement unitaire enregistrée au troisième trimestre de 2022 comparativement à la même période de 2019 :

- Meilleure composition tarifaire dans les cabines de haut rapport et économique
- Niveaux de tarification moyenne plus élevés
- Effet avantageux des réservations de primes aériennes Aéroplan sur le rendement unitaire
- Modifications touchant la demande liée au trafic local et en correspondance

Bien que les rendements unitaires aient augmenté au troisième trimestre de 2022 par rapport à la même période de 2021 et 2019, les écarts sont aussi influencés par les modifications de la longueur d'étape moyenne. À l'échelle du réseau, les tarifs moyens ont augmenté d'environ 20 % par rapport au troisième trimestre de 2019. Compte tenu de la tendance de la demande pour des liaisons long-courrier en Amérique du Nord, l'accroissement de la longueur d'étape moyenne a eu une incidence négative sur les hausses de rendement unitaire. La longueur d'étape moyenne a toutefois diminué pour les dessertes internationales par rapport au troisième trimestre de 2019, ce qui a eu une influence favorable sur les rendements unitaires.

Ces résultats sont attribuables à la reprise soutenue 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, malgré les restrictions contraignantes pour certaines destinations transpacifiques.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres						
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	1 466 \$	771 \$	695 \$	90	1 545 \$	(79) \$	(5)
Lignes transfrontalières	915	291	624	215	995	(80)	(8)
Lignes transatlantiques	1 770	384	1 386	361	1 613	157	10
Lignes transpacifiques	382	112	270	240	739	(357)	(48)
Autres	285	78	207	264	249	36	14
Réseau	4 818 \$	1 636 \$	3 182 \$	195	5 141 \$	(323) \$	(6)

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.

	Troisième trimestre 2022 par rapport au troisième trimestre 2021					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	90	41	57	8	21	35
Lignes transfrontalières	215	219	267	11	(14)	(1)
Lignes transatlantiques	361	201	278	18	22	53
Lignes transpacifiques	240	111	265	37	(7)	61
Autres	264	202	266	15	(0)	21
Réseau	195	130	179	15	5	28

	Troisième trimestre 2022 par rapport au troisième trimestre 2019					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	(5)	(15)	(15)	0	12	12
Lignes transfrontalières	(8)	(11)	(11)	(0)	3	3
Lignes transatlantiques	10	(9)	(8)	1	19	21
Lignes transpacifiques	(48)	(63)	(63)	1	40	41
Autres	14	(10)	(12)	(2)	31	28
Réseau	(6)	(21)	(21)	0	18	19

Produits passages tirés des lignes intérieures

Au troisième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont chiffrés à 1 466 M\$, en hausse de 695 M\$ ou de 90 % par rapport au troisième trimestre de 2021. Sur fond de relèvement de la capacité d'un exercice à l'autre de 41 %, le trafic a progressé de 57 %, ce qui a donné lieu à une hausse du coefficient d'occupation de 8 points de pourcentage. Ces résultats rendent compte essentiellement 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 2021, en raison de l'incidence des restrictions de déplacements liées à la pandémie de COVID-19 alors en vigueur, la demande en voyages notamment 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 troisième trimestre de 2022 ont représenté 95 % des produits passages tirés des lignes intérieures inscrits à la même période de 2019, en regard d'une capacité exploitée représentant 85 % de celle enregistrée au troisième trimestre de 2019. Alors que le coefficient d'occupation est demeuré inchangé, les PPSMO et le rendement unitaire ont tous deux augmenté de 12 %. Ces résultats s'expliquent en grande partie par la vigueur soutenue de la demande et de la tarification des services de transport de passagers sur les lignes intérieures et témoignent de changements dans la composition des produits tirés des cabines, les cabines de haut rapport surpassant la cabine économique. Par ailleurs, les tarifs moyens sur le marché canadien ont crû d'environ 21 % par rapport à 2019 et la longueur d'étape moyenne a aussi augmenté en raison de la hausse de la demande pour nos services long courrier.

Pour les neuf premiers mois de 2022, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont chiffrés à 3 229 M\$, en hausse de 1 953 M\$ ou environ 2,5 fois 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 en 2021, en particulier au premier semestre de 2021. Les produits passages tirés des lignes intérieures ont représenté 81 % de ceux qui ont été enregistrés pour les neuf premiers mois de 2019, en regard d'une capacité exploitée représentant 81 % de la capacité sur le marché intérieur pour les neuf premiers mois de 2019.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

Au troisième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont chiffrés à 915 M\$, en hausse de 624 M\$ ou de 215 % par rapport au troisième trimestre de 2021. D'un exercice à l'autre, le trafic et la capacité ont respectivement progressé d'environ 3,7 fois et 3,2 fois, ce qui s'est traduit par une augmentation de 11 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Ces résultats témoignent de la demande accrue pour des services aériens et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble du réseau de lignes transfrontalières. En 2021, en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements alors en vigueur, la plupart des voyages, en particulier 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. Ce contexte non comparable, en 2021, a donné lieu à des rendements unitaires statistiquement élevés.

Au troisième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont représenté 92 % de ceux de la même période de 2019 en regard d'une capacité exploitée représentant 89 % de la capacité du même trimestre de 2019. Par rapport au troisième trimestre de 2019, le coefficient d'occupation est demeuré essentiellement le même tandis que les PPSMO et le rendement unitaire ont tous deux augmenté de 3 %, des hausses ayant été enregistrées sur pratiquement tous les marchés desservis. Ces résultats témoignent de la forte demande et de la tarification pour nos services transfrontaliers ainsi que de changements de la composition du trafic. Comme pour nos lignes intérieures, la demande a été forte pour les services transfrontaliers long courrier et pour les destinations d'agrément aux États-Unis. L'augmentation du rendement unitaire par rapport à 2019 a ainsi été atténuée par un accroissement de la longueur d'étape moyenne, mais les tarifs moyens ont augmenté de 14 % par rapport à la même période de 2019.

Pour les neuf premiers mois de 2022, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont chiffrés à 2 101 M\$, en hausse de 1 749 M\$, ou d'environ six fois, 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 en 2021, en particulier au premier semestre de 2021. Les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont représenté 73 % de ceux pour les neuf premiers mois de 2019, en regard d'une capacité exploitée représentant 74 % de la capacité pour la même période de 2019.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

Au troisième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont chiffrés à 1 770 M\$, en hausse de 1 386 M\$, ou d'environ 4,6 fois, par rapport au troisième trimestre de 2021. D'un exercice à l'autre, la capacité a triplé et le trafic a augmenté de 3,8 fois, ce qui s'est traduit par une augmentation de 22 points de pourcentage du coefficient d'occupation. De plus, les PPSMO et le rendement unitaire ont augmenté respectivement de 53 % et 22 % par rapport au troisième trimestre de 2021, des hausses ayant été enregistrées sur pratiquement tous les marchés transatlantiques desservis. Ces résultats témoignent de la demande accrue pour des services aériens, dans toutes les classes de cabine, et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble des marchés transatlantiques grâce à un réseau davantage normalisé et au retour à un contexte de demande normalisé à la suite de l'assouplissement des restrictions de déplacements.

Au troisième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 10 % par rapport au troisième trimestre de 2019, sur fond d'une capacité exploitée représentant 91 % des niveaux du troisième trimestre de 2019. Le coefficient d'occupation s'est accru de un point de pourcentage tandis que les PPSMO et le rendement unitaire ont augmenté de 21 % et de 19 %, respectivement. Ces résultats témoignent de la forte demande pour les destinations transatlantiques, dans toutes les classes de cabine et tous les points de vente, ainsi que de la reprise vigoureuse du trafic dans le cadre de la sixième liberté de l'air à la suite de l'assouplissement des restrictions de voyages.

Pour les neuf premiers mois de 2022, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont chiffrés à 3 285 M\$, en hausse de 2 739 M\$, ou d'environ six fois, 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 en 2021, en particulier au premier semestre de 2021. Les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont représenté 93 % de ceux enregistrés pour les neuf premiers mois de 2019, en regard d'une capacité exploitée représentant 85 % de la capacité pour la même période de 2019.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

Au troisième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont chiffrés à 382 M\$, en hausse de 270 M\$, ou de 3,4 fois, par rapport au troisième trimestre de 2021. Le trafic a augmenté de 3,7 fois tandis que la capacité a doublé par rapport à la même période de 2021, ce qui s'est traduit par une augmentation de 37 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Ces résultats témoignent d'un contexte d'exploitation légèrement plus favorable pour certaines destinations du marché transpacifique à la suite de l'assouplissement très limité de certaines restrictions de déplacements, notamment la levée de la quarantaine obligatoire dans les hôtels à Hong Kong depuis le 26 septembre 2022.

Au troisième trimestre de 2022, les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont représenté 52 % de ceux du troisième trimestre de 2019 en regard d'une capacité qui a représenté environ un tiers de celle exploitée au même trimestre de 2019 en raison de l'importante réduction de la capacité sur tous les marchés des lignes transpacifiques, en particulier la Chine et Hong Kong, du fait du maintien des restrictions de déplacements liées à la COVID-19. Malgré le maintien en place de certaines restrictions, les PPSMO ont augmenté de 41 % et le rendement unitaire de 40 % par rapport au troisième trimestre de 2019.

Pour les neuf premiers mois de 2022, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont chiffrés à 706 M\$, en hausse de 543 M\$, ou de plus de quatre fois, par rapport aux neuf premiers mois de 2021, rendant compte du contexte d'exploitation légèrement plus favorable que pour les neuf premiers mois de 2021 sur le marché transpacifique. Les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont représenté 37 % de ceux inscrits au cours des neuf premiers mois de 2019 tandis que la capacité a représenté 27 % de celle de la même période de 2019.

Produits passages tirés des autres lignes

Au troisième trimestre de 2022, les produits passages tirés des autres lignes se sont chiffrés à 285 M\$, en hausse de 207 M\$, ou d'environ 3,6 fois, par rapport à la même période de 2021. D'un exercice à l'autre, le trafic et la capacité ont augmenté respectivement de 3,7 fois et de trois fois par rapport au troisième trimestre de 2021, ce qui s'est traduit par une augmentation de 15 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Ces résultats témoignent de la demande accrue pour des services aériens, dans toutes les classes de cabine, et du plus grand nombre de liaisons et de fréquences sur l'ensemble des marchés des Antilles, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud de notre réseau découlant d'un environnement d'exploitation plus normalisé à la suite de l'assouplissement des restrictions de voyages.

Au troisième trimestre de 2022, les produits passages tirés des autres lignes ont progressé de 14 % par rapport au troisième trimestre de 2019 en regard d'une capacité exploitée représentant 90 % de celle du troisième trimestre de 2019. Le rendement unitaire et les PPSMO se sont accrus respectivement de 31 % et de 28 %, des hausses ayant été enregistrées sur tous les marchés desservis. Ces résultats témoignent de la forte demande, dans toutes les classes de cabine, pour les destinations dans les Antilles, en Amérique centrale et en Amérique du Sud attribuable au redressement vigoureux de la demande à la suite de l'assouplissement des restrictions de voyages.

Pour les neuf premiers mois de 2022, les produits passages tirés des autres lignes se sont chiffrés à 855 M\$, en hausse de 735 M\$, ou d'environ sept fois, par rapport à la même période de 2021, en raison d'un environnement d'exploitation plus favorable sur les marchés des Antilles, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud par rapport à la même période de 2021. Les produits passages tirés des autres lignes se sont établis à 88 % de ceux enregistrés pour les neuf premiers mois de 2019 alors que la capacité a représenté 79 % de celle de la même période de 2019.

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

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois						
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	3 229 \$	1 276 \$	1 953 \$	153	3 975 \$	(746) \$	(19)
Lignes transfrontalières	2 101	352	1 749	498	2 892	(791)	(27)
Lignes transatlantiques	3 285	546	2 739	502	3 526	(241)	(7)
Lignes transpacifiques	706	163	543	333	1 894	(1 188)	(63)
Autres	855	120	735	610	970	(115)	(12)
Réseau	10 176 \$	2 457 \$	7 719 \$	314	13 257 \$	(3 081) \$	(23)

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.

	Neuf premiers mois de 2022 par rapport aux neuf premiers mois de 2021					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	153	90	140	16	6	33
Lignes transfrontalières	498	500	612	12	(16)	(0)
Lignes transatlantiques	502	251	402	25	20	72
Lignes transpacifiques	333	141	366	39	(7)	80
Autres	610	533	664	13	(7)	12
Réseau	314	211	320	21	(1)	33

	Neuf premiers mois de 2022 par rapport aux neuf premiers mois de 2019					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	(19)	(19)	(23)	(3)	5	1
Lignes transfrontalières	(27)	(26)	(32)	(6)	7	(2)
Lignes transatlantiques	(7)	(15)	(18)	(2)	13	10
Lignes transpacifiques	(63)	(73)	(75)	(5)	48	39
Autres	(12)	(21)	(30)	(10)	27	12
Réseau	(23)	(30)	(34)	(4)	16	10

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

(en millions)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2022		2021		2022		2021	
	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO
Lignes intérieures	5 349	6 325	3 417	4 483	12 103	15 189	5 050	7 991
Lignes transfrontalières	3 569	4 260	973	1 336	8 286	10 934	1 163	1 824
Lignes transatlantiques	9 735	10 971	2 576	3 647	18 961	22 962	3 776	6 541
Lignes transpacifiques	1 976	2 275	542	1 076	3 764	4 719	808	1 961
Autres	1 489	1 731	407	574	4 856	6 386	636	1 010
Réseau	22 118	25 562	7 915	11 116	47 970	60 190	11 433	19 327

Produits fret

Au troisième trimestre de 2022, les produits fret se sont chiffrés à 281 M\$, en baisse de 85 M\$ ou de 23 % par rapport au troisième trimestre de 2021, mais en hausse de 104 M\$ ou de 59 % par rapport au troisième trimestre de 2019. Le repli d'un exercice à l'autre est surtout attribuable à la baisse du trafic en glissement annuel sur le marché transpacifique découlant de la diminution des activités de transport de fret du fait que les appareils de transport de passagers convertis provisoirement ne sont plus affectés aux vols tout-cargo et, dans une moindre mesure, à la normalisation du rendement unitaire, principalement sur les marchés des lignes transfrontalières et des lignes transatlantiques. Il a été partiellement contrebalancé par une capacité accrue et par une hausse du trafic sur les marchés des lignes transatlantiques, des lignes transfrontalières et des autres lignes.

Pour les neuf premiers mois de 2022, les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 978 M\$, en baisse de 27 M\$ ou d'environ 3 % en regard de la période correspondante de 2021, mais en hausse de 447 M\$ ou de 84 % par rapport aux neuf premiers mois de 2019. Ce recul par rapport à 2021 est principalement attribuable à la baisse du trafic sur les marchés des lignes transpacifiques et à un rendement unitaire moindre sur les marchés des lignes transfrontalières et des lignes transatlantiques, et a été en partie contrebalancé par des rendements unitaires plus élevés qu'à la même période de l'exercice précédent sur les marchés des lignes transpacifiques et par une hausse du trafic, surtout sur les marchés des autres lignes et des lignes transatlantiques. Ces résultats rendent compte en grande partie de l'incidence de la décision d'Air Canada de ne plus exploiter des vols tout-cargo au moyen d'appareils de transport de passagers convertis provisoirement, et ce, depuis la fin du deuxième trimestre de 2022.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	26 \$	30 \$	(4) \$	(12)	84 \$	79 \$	5 \$	7
Lignes transfrontalières	15	16	(1)	(11)	38	44	(6)	(15)
Lignes transatlantiques	141	124	17	14	411	387	24	6
Lignes transpacifiques	70	168	(98)	(58)	343	426	(83)	(20)
Autres	29	28	1	6	102	69	33	49
Réseau	281 \$	366 \$	(85) \$	(23)	978 \$	1 005 \$	(27) \$	(3)

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2022	2019	Variation (\$)	Variation (%)	2022	2019	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	26 \$	31 \$	(5) \$	(14)	84 \$	86 \$	(2) \$	(2)
Lignes transfrontalières	15	12	3	8	38	37	1	0,3
Lignes transatlantiques	141	61	80	130	411	189	222	117
Lignes transpacifiques	70	60	10	19	343	177	166	95
Autres	29	13	16	120	102	42	60	141
Réseau	281 \$	177 \$	104 \$	59	978 \$	531 \$	447 \$	84

Autres produits

Au troisième trimestre de 2022, les autres produits se sont chiffrés à 223 M\$, en hausse de 122 M\$, soit plus du double de ceux enregistrés au troisième trimestre de 2021 (autres produits de 72 M\$ pour les neuf premiers mois de 2022, en hausse de 515 M\$ ou de 3,5 fois par rapport à ceux enregistrés pour la même période 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. L'accroissement des produits tirés des services à bord et des salons Feuille d'érable résultant de la reprise du trafic, la hausse des produits tirés des services autres qu'aériens liés au programme Aéroplan et l'augmentation des frais liés aux passagers ont également contribué, mais dans une moindre mesure, à ces hausses.

Charges d'exploitation

Au troisième trimestre de 2022, les charges d'exploitation ont totalisé 4 678 M\$, en hausse de 2 211 M\$ ou de 90 % par rapport au troisième trimestre de 2021. Pour les neuf premiers mois de 2022, les charges d'exploitation ont totalisé 12 035 M\$, en hausse de 5 820 M\$ ou de 94 % par rapport à la même période de 2021. Ces variations sont principalement attribuables à des hausses dans tous les postes, qui reflètent essentiellement la progression, d'un exercice à l'autre, du trafic et de la capacité exploitée. Par ailleurs, l'augmentation considérable du prix du carburant a aussi contribué à la variation.

Carburant d'aviation

Au troisième trimestre de 2022, la charge de carburant s'est chiffrée à 1 617 M\$, en hausse de 1 145 M\$, soit environ 3,5 fois plus que la charge de carburant du troisième trimestre de 2021. Cette augmentation s'explique par le fait que le prix du carburant d'aviation a bondi d'environ 81 % d'un exercice à l'autre, et par le nombre de vols plus élevé par rapport au troisième 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 cours des neuf premiers mois de 2022, la charge de carburant s'est chiffrée à 3 817 M\$, en hausse de 2 906 M\$ ou environ quatre fois plus que la charge de carburant de la même période de 2021 en raison d'une augmentation de 86 % du prix du carburant d'aviation et du plus grand nombre de vols exécutés par rapport à la même période de 2021.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales se sont établis à 816 M\$ au troisième trimestre de 2022, en hausse de 224 M\$ ou de 38 % par rapport au troisième trimestre de 2021, et à 2 272 M\$ pour les neuf premiers mois de 2022, en hausse de 655 M\$ ou de 41 % par rapport aux neuf premiers mois de 2021. Ces hausses s'expliquent essentiellement par une augmentation 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.

Charges liées aux transporteurs régionaux

Au troisième 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 400 M\$, en hausse de 88 M\$ ou de 28 % par rapport au troisième trimestre de 2021 en raison du plus grand nombre de vols qu'au troisième trimestre de 2021.

Au cours des neuf premiers mois de 2022, les charges liées aux transporteurs régionaux (compte non tenu du carburant et des coûts de propriété des avions) se sont chiffrées à 1 083 M\$, en hausse de 383 M\$ ou de 55 % par rapport à la même période de 2021 en raison du plus grand nombre de vols qu'au cours des neuf premiers mois de 2021.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Frais d'achat de capacité ¹⁾	194 \$	167 \$	27 \$	16	549 \$	394 \$	155 \$	39
Redevances aéroportuaires et de navigation	67	54	13	24	170	95	75	79
Frais de vente et de distribution	33	15	18	120	73	24	49	204
Autres charges d'exploitation	106	76	30	39	291	187	104	56
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	400 \$	312 \$	88 \$	28	1 083 \$	700 \$	383 \$	55

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 troisième trimestre de 2022, la charge de maintenance avions s'est chiffrée à 193 M\$, en hausse de 40 M\$ ou de 26 % en regard du troisième 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. Dans une moindre mesure, une augmentation d'un exercice à l'autre 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 explique également la hausse des charges.

Au cours des neuf premiers mois de 2022, la charge de maintenance avions a atteint 414 M\$, en baisse de 16 M\$ ou de 4 % par rapport aux neuf premiers mois 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 troisième trimestre de 2022 et pour les neuf premiers mois de 2022, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont respectivement chiffrés à 80 M\$ et à 311 M\$, en hausse respectivement de 57 M\$ et de 282 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 troisième trimestre de 2022, Air Canada n'a inscrit aucun élément particulier. Le tableau ci-après présente la ventilation des éléments particuliers comptabilisés pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2022	2021	2022	2021
Pertes de valeur (reprises de pertes de valeur)	- \$	(12) \$	4 \$	14 \$
Subvention salariale publique, montant net	-	(103)	-	(424)
Provisions pour réduction de l'effectif	-	4	-	163
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	-	8	-	76
Autres	-	-	-	14
Éléments particuliers	- \$	(103) \$	4 \$	(157) \$

Pertes de valeur

Au cours des neuf premiers mois de 2021, une perte de valeur de 14 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 provisions engagés pour remplir les conditions de retour prévues aux contrats de location. Une perte de valeur de 4 M\$ a été comptabilisée au cours des neuf premiers mois 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 cours des neuf premiers mois de 2022, Air Canada n'y étant plus admissible dans le cadre des programmes disponibles (montant brut de 103 M\$ comptabilisé au titre de la subvention au troisième trimestre de 2021; montant de 103 M\$, déduction faite des coûts; montant brut de 429 M\$ comptabilisé au titre de la subvention pour les neuf mois clos le 30 septembre 2021; montant de 424 M\$, déduction faite des coûts).

Provisions pour réduction de l'effectif

En raison 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 163 M\$ ont été comptabilisées dans les éléments particuliers pour la période de neuf mois close le 30 septembre 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, la période de rétroactivité allant jusqu'en 2019 pour les employés qui opteront pour celle-ci. Air Canada a comptabilisé dans les éléments particuliers un coût non récurrent au titre des services passés pour les régimes de retraite de 76 M\$ pour les neuf mois clos le 30 septembre 2021 afin de tenir compte de cette modification du régime. Un montant supplémentaire de 6 M\$ a été inscrit au quatrième trimestre de 2021 dans les éléments particuliers. Cette modification n'a eu aucune incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada puisqu'elle est financée à même l'excédent des régimes de retraite agréés de la Société au Canada.

Autres

Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat

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 troisième trimestre et pour les neuf premiers mois de 2022, les autres charges d'exploitation se sont chiffrées à 411 M\$ et à 1 083 M\$, en hausse de 170 M\$ et de 495 M\$ par rapport au trimestre et à la période de neuf mois correspondants de 2021. Ces hausses sont principalement attribuables 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)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)	2022	2021	Variation (\$)	Variation (%)
Services d'escale	83 \$	44 \$	39 \$	89	212 \$	106 \$	106 \$	100
Frais d'équipages	58	29	29	100	148	57	91	160
Location et entretien d'immeubles	53	36	17	47	139	99	40	40
Frais et services divers	57	39	18	46	145	107	38	36
Autres frais résiduels	160	93	67	72	439	219	220	100
Total des autres charges	411 \$	241 \$	170 \$	71	1 083 \$	588 \$	495 \$	84

Charges autres que d'exploitation

Au troisième trimestre de 2022, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 1 148 M\$, contre 315 M\$ au troisième trimestre de 2021. Pour les neuf premiers mois de 2022, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 1 511 M\$, contre 818 M\$ pour les neuf premiers mois de 2021.

Pour les deux périodes, les variations les plus importantes sont surtout attribuables aux fluctuations du change par rapport aux périodes correspondantes de 2021.

La perte de change s'est chiffrée à 951 M\$ au troisième trimestre de 2022 et à 1 048 M\$ pour les neuf premiers mois de 2022, contre une perte de change de 136 M\$ au troisième trimestre de 2021 et de 74 M\$ pour les neuf premiers mois de 2021. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2022 était de 1,3829 \$ alors qu'il était de 1,2873 \$ le 30 juin 2022. Les variations sont principalement attribuables à la réévaluation du change sur la dette à long terme et aux obligations locatives de 862 M\$ au troisième trimestre de 2022 et de 1 066 M\$ pour les neuf premiers mois de 2022.

Les charges d'intérêts se sont chiffrées à 239 M\$ au troisième trimestre de 2022 et à 664 M\$ pour les neuf premiers mois de 2022, comparativement à 197 M\$ au troisième trimestre de 2021 et à 538 M\$ pour les neuf premiers mois de 2021. Les augmentations sont essentiellement dues aux niveaux d'endettement plus élevés par suite des opérations de financement conclues au cours de 2021 et, dans une moindre mesure, aux variations défavorables des taux d'intérêt et de change.

Air Canada a comptabilisé une perte de 25 M\$ sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur au troisième trimestre de 2022, contre un profit de 114 M\$ au troisième trimestre de 2021, et un profit de 89 M\$ pour les neuf premiers mois de 2022, contre une perte de 114 M\$ pour les neuf premiers mois de 2021. Les variations de la juste valeur des billets convertibles d'Air Canada ont donné lieu à une perte de 22 M\$ au troisième trimestre de 2022 et à un profit de 174 M\$ pour les neuf premiers mois de 2022. Les variations de la juste valeur des investissements à court terme d'Air Canada ont donné lieu à une perte de 3 M\$ au troisième trimestre de 2022 et à une perte de 84 M\$ pour les neuf premiers mois de 2022.


Au troisième trimestre de 2022, Air Canada a comptabilisé un profit aux règlements de dettes de 17 M\$ relativement au rachat d'un montant total en capital de 273 M\$ (207 M\$ US) de ses billets de premier rang convertibles à 4,000 % échéant en 2025 en circulation pour un prix de rachat en espèces total d'environ 329 M\$ (249 M\$ US), incluant les intérêts courus.

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 septembre 2022, ainsi que le parc projeté pour les périodes ultérieures indiquées.

Les tableaux ci-après comprennent certains des appareils qui ont été immobilisés au sol en conséquence de la pandémie de COVID-19. Au 30 septembre 2022, quatre avions étaient encore immobilisés au sol pour maintenance en vue de leur remise en service. 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 cours des neuf premiers mois de 2022	30 sept. 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	1	17	1	18
A330-300 d'Airbus (fret)	4	(4)	-	-	-	-	-
Total – gros-porteurs	78	3	81	3	84	4	88
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	31	9	40	-	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	4	31	2	33	-	33
Total – appareils monocouloirs	97	13	110	(3)	107	-	107
Total – parc aérien principal	175	16	191	-	191	4	195




	Réel			Projeté			
	31 déc. 2021	Modifications apportées au parc aérien au cours des neuf premiers mois de 2022	30 sept. 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	3	17	-	17
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	39	-	39	3	42	-	42

Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	214	16	230	3	233	4	237
--	------------	-----------	------------	----------	------------	----------	------------

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2021 et au 30 septembre 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 cours des neuf premiers mois de 2022	30 sept. 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

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 soutenus 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 septembre 2022, les liquidités totales s'élevaient à 10 236 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 9 206 M\$ et d'un montant de 1 030 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit.

Air Canada estime qu'elle a besoin d'un solde total de liquidités 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 total de liquidités minimal 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 septembre 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2022	31 décembre 2021	Variation (\$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 490 \$	8 969 \$	(479) \$
Autres actifs courants	1 705	1 084	621
Actifs courants	10 195 \$	10 053 \$	142 \$
Placements, dépôts et autres actifs	964	858	106
Immobilisations corporelles	11 885	11 740	145
Actifs au titre des régimes de retraite	2 334	3 571	(1 237)
Impôts sur le résultat différés	49	39	10
Immobilisations incorporelles	1 054	1 080	(26)
Goodwill	3 273	3 273	-
Total de l'actif	29 754 \$	30 614 \$	(860) \$
Passif			
Passifs courants	9 005 \$	6 924 \$	2 081 \$
Dette à long terme et obligations locatives	15 799	15 511	288
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	3 195	3 656	(461)
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	1 850	2 588	(738)
Provisions au titre de la maintenance	1 293	1 032	261
Autres passifs non courants	470	821	(351)
Impôts sur le résultat différés	73	73	-
Total du passif	31 685 \$	30 605 \$	1 080 \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires (déficit)	(1 931) \$	9 \$	(1 940) \$
Total du passif et des capitaux propres (du déficit) attribuables aux actionnaires	29 754 \$	30 614 \$	(860) \$

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, *Dette nette* et 7.5, *Variations des flux de trésorerie*.

Au 30 septembre 2022, l'actif net au titre des avantages à long terme s'élevait à 484 M\$ (soit les actifs au titre des régimes de retraite de 2 334 M\$ déduction faite du passif au titre des régimes de retraite et avantages du personnel de 1 850 M\$), en baisse de 499 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 251 M\$ (75 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 193 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 461 M\$ par rapport au 31 décembre 2021. Cette diminution tenait compte du reclassement d'un montant de 293 M\$ du passif non courant dans le passif courant au titre des points Aéroplan qui devraient être échangés au cours des 12 prochains mois, ainsi que du fait que le nombre de points Aéroplan échangés est supérieur au nombre de points vendus à des partenaires du programme. La diminution des autres passifs non courants tient compte d'un repli de 301 M\$ de la juste valeur du passif au titre du dérivé intégré sur billets convertibles d'Air Canada, dont 127 M\$ comptabilisés au titre du rachat des billets convertibles.

7.3 DETTE NETTE

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

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2022	31 décembre 2021	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	15 799 \$	15 511 \$	288 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 236	1 012	224
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	17 035	16 523	512
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court et à long terme	(9 206)	(9 570)	364
Dette nette¹⁾	7 829 \$	6 953 \$	876 \$

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 septembre 2022, la dette nette s'établissait à 7 829 M\$, en hausse de 876 M\$ par rapport au 31 décembre 2021. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2022 par rapport au 31 décembre 2021 a accru de 1 068 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains). La variation de la dette à long terme et des obligations locatives tenait aussi compte d'un montant de 1 074 M\$ au titre des remboursements, composé des remboursements programmés régulièrement et d'un montant de 326 M\$ affecté au rachat des billets convertibles.

7.4 FONDS DE ROULEMENT

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

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2022	31 décembre 2021	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 490 \$	8 969 \$	(479) \$
Créances clients	1 013	691	322
Autres actifs courants	692	393	299
Total des actifs courants	10 195 \$	10 053 \$	142 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 495	2 603	(108)
Produits passages perçus d'avance	3 998	2 326	1 672
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	1 276	983	293
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 236	1 012	224
Total des passifs courants	9 005 \$	6 924 \$	2 081 \$
Fonds de roulement, montant net	1 190 \$	3 129 \$	(1 939) \$

Le montant net du fonds de roulement de 1 190 M\$ au 30 septembre 2022 représente un fléchissement de 1 939 M\$ par rapport au 31 décembre 2021. Cette diminution est principalement attribuable à l'effet combiné des sorties de trésorerie nettes liées aux dépenses d'investissement et au remboursement de la dette au cours des neuf premiers mois de 2022, facteurs contrebalancés dans une certaine mesure par les rentrées provenant des activités d'exploitation. 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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	290 \$	305 \$	(15) \$	1 721 \$	(2 010) \$	3 731 \$
Produit des emprunts	41	6 760	(6 719)	202	8 027	(7 825)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(573)	(2 953)	2 380	(1 074)	(4 234)	3 160
Émission d'actions	2	-	2	4	554	(550)
Frais de financement	(4)	(196)	192	(5)	(203)	198
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement	(534) \$	3 611 \$	(4 145) \$	(873) \$	4 144 \$	(5 017) \$
Placements à court terme et à long terme	276	(1 299)	1 575	(1 394)	51	(1 445)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(333)	(149)	(184)	(1 245)	(695)	(550)
Produit de la vente d'actifs	4	5	(1)	9	16	(7)
Produit de la cession-bail d'actifs	-	-	-	-	11	(11)
Autres	(3)	20	(23)	(5)	15	(20)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(56) \$	(1 423) \$	1 367 \$	(2 635) \$	(602) \$	(2 033) \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	- \$	53 \$	(53) \$	18 \$	16 \$	2 \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(300) \$	2 546 \$	(2 846) \$	(1 769) \$	1 548 \$	(3 317) \$

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

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont élevés à 290 M\$ au troisième trimestre de 2022. Alors que la trésorerie nette provenant du résultat a augmenté de 1 G\$ par rapport à la même période de 2021, ce qui est conforme à l'augmentation du BAIIA (compte non tenu des éléments particuliers), la variation des éléments du fonds de roulement a diminué d'un montant similaire étant donné que le troisième trimestre de 2021 a connu une reprise importante des produits passages perçus d'avance au cours de cette période, alors que la variation des produits passages perçus d'avance au troisième trimestre de 2022 est largement retournée à la normale.

Pour les neuf premiers mois de 2022, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont chiffrés à 1 721 M\$, soit une progression de 3 731 M\$ par rapport à la période correspondante de 2021. Cette variation favorable est attribuable au volume élevé des produits passages perçus d'avance et aux rentrées provenant des résultats d'exploitation par rapport à la période correspondante de 2021. De plus, pour les neuf premiers mois de 2021, des sorties de trésorerie liées aux activités d'exploitation de 1 208 M\$ avaient été comptabilisées au titre du remboursement de billets non remboursables.

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

En septembre 2022, Air Canada a racheté un montant en capital total de 273 M\$ (207 M\$ US) de ses billets de premier rang convertibles à 4,000 % échéant en 2025 en circulation pour un prix de rachat en espèces total d'environ 329 M\$ (249 M\$ US), incluant les intérêts courus. Les résultats du troisième trimestre de 2021 tenaient compte d'un produit de 3,7 G\$ lié aux opérations de refinancement réalisées en août 2021 et décrites plus amplement à la rubrique 4, *Faits saillants de 2021*, du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada.

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 276 M\$ au troisième trimestre de 2022 et à (1 394) M\$ pour les neuf premiers mois de 2022. Les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles se sont élevés à 1 245 M\$ pour les neuf premiers mois de 2022, en hausse de 550 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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	290 \$	305 \$	(15) \$	1 721 \$	(2 010) \$	3 731 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(333)	(149)	(184)	(1 245)	(684)	(561)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	(43) \$	156 \$	(199) \$	476 \$	(2 694) \$	3 170 \$

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.

Le déficit de trésorerie disponible, qui s'est élevé à 43 M\$ au troisième trimestre de 2022, s'est creusé de 199 M\$ par rapport à la même période de 2021 en raison surtout de dépenses d'investissement plus importantes en glissement annuel. Les flux de trésorerie disponibles se sont chiffrés à 476 M\$ pour les neuf premiers mois de 2022, soit une progression de 3 170 M\$ par rapport à la période correspondante de 2021, en raison de l'augmentation des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation attribuable au contexte d'exploitation plus favorable et au volume élevé des produits passages perçus d'avance.

7.6 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Appareils A321XLR d'Airbus

Air Canada fait l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour *extra-long range*) de la gamme A321neo d'Airbus (« A321XLR d'Airbus »). Les livraisons devraient commencer en 2024, le dernier appareil devant être livré en 2027. Vingt des 30 appareils seront loués et dix seront acquis dans le cadre d'un contrat d'achat conclu avec Airbus S.A.S. prévoyant des droits visant l'achat d'un maximum de 15 autres appareils entre 2027 et 2030.

Appareils A220-300 d'Airbus

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

- des commandes fermes visant 60 appareils A220-300 d'Airbus, dont 15 du fait de l'exercice, par Air Canada, d'options sur le même nombre d'appareils A220 d'Airbus décrits ci-dessous;
- des options d'achat visant 15 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.

Au troisième trimestre de 2022, Air Canada a choisi d'exercer ses options sur 15 appareils A220 d'Airbus additionnels qui devraient être livrés en 2026.

En mars 2021, Air Canada avait 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. La Société a eu recours à cette facilité pour financer l'achat de 13 appareils A220 d'Airbus. Des fonds demeurent disponibles pour l'achat de deux autres appareils en vertu de cette facilité.

Au 30 septembre 2022, 31 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 options d'achat visant 10 appareils 737 MAX de Boeing.

Au 30 septembre 2022, les 40 appareils 737 MAX 8 de Boeing faisant l'objet de commandes fermes avaient été livrés.

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. Air Canada prévoit pouvoir compter sur une flotte de sept avions-cargos 767 de Boeing à la fin de 2023 et ajouter trois autres avions-cargos 767 de Boeing en 2024 et en 2025.

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.

Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

Au troisième trimestre de 2022, Air Canada a conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. Comme la conception et des spécifications de l'avion sont encore en élaboration, le coût final ne peut pas être déterminé, mais le contrat prévoit un prix plafond. Les appareils régionaux devraient entrer en service en 2028. Outre le contrat d'achat, Air Canada a conclu une entente prévoyant une participation de 7 M\$ (5 M\$ US) d'Air Canada dans Heart Aerospace.

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 septembre 2022, à environ 7 618 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2022	2023	2024	2025	2026	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	378 \$	1 115 \$	1 182 \$	882 \$	1 460 \$	2 601 \$	7 618 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	49	335	454	499	384	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	107	387	482	471	494	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	534 \$	1 837 \$	2 118 \$	1 852 \$	2 338 \$	2 601 \$	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 471 M\$ et de 494 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 septembre 2022, soit 1 \$ US pour 1,3829 \$ 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 septembre 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 septembre 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⁾	163 \$	725 \$	532 \$	1 666 \$	2 596 \$	8 743 \$	14 425 \$
Obligations locatives	145	548	510	479	336	1 138	3 156
Total des obligations liées au capital	308 \$	1 273 \$	1 042 \$	2 145 \$	2 932 \$	9 881 \$	17 581 \$
Intérêts							
Dette à long terme	127 \$	666 \$	636 \$	602 \$	520 \$	883 \$	3 434 \$
Obligations locatives	42	147	119	92	71	325	796
Total des obligations liées aux intérêts	169 \$	813 \$	755 \$	694 \$	591 \$	1 208 \$	4 230 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	477 \$	2 086 \$	1 797 \$	2 839 \$	3 523 \$	11 089 \$	21 811 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	378 \$	1 115 \$	1 182 \$	882 \$	1 460 \$	2 601 \$	7 618 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	855 \$	3 201 \$	2 979 \$	3 721 \$	4 983 \$	13 690 \$	29 429 \$

- 1) *Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles de 747 M\$ (540 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 septembre 2022	31 décembre 2021
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	63 799 071	82 897 507
Actions à droit de vote de catégorie B	294 346 070	274 944 350
Total des actions émises et en circulation	358 145 141	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	35 185 616	48 687 441
Bons de souscription	-	7 288 282
Options sur actions	5 463 268	4 330 993
Total des actions pouvant être émises	40 648 884	60 306 716
Total des actions en circulation et pouvant être émises	398 794 025	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.

Billets convertibles

En septembre 2022, la Société a racheté et annulé un montant en capital total de 273 M\$ (207 M\$ US) de ses billets de premier rang convertibles. Une tranche de capital de 1 000 \$ US de billets convertibles donnera droit à 65,1337 actions, réduisant ainsi le nombre d'actions pouvant être émises.

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			
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Produits d'exploitation	827 \$	729 \$	837 \$	2 103 \$	2 731 \$	2 573 \$	3 981 \$	5 322 \$
Charges d'exploitation	1 830	1 778	1 970	2 467	3 234	3 123	4 234	4 678
Bénéfice (perte) d'exploitation	(1 003)	(1 049)	(1 133)	(364)	(503)	(550)	(253)	644
Produits (charges) autres que d'exploitation	(272)	(338)	(165)	(315)	(114)	(264)	(99)	(1 148)
Perte avant impôts sur le résultat	(1 275)	(1 387)	(1 298)	(679)	(617)	(814)	(352)	(504)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	114	83	133	39	124	(160)	(34)	(4)
Perte nette	(1 161) \$	(1 304) \$	(1 165) \$	(640) \$	(493) \$	(974) \$	(386) \$	(508) \$
Perte par action – résultat dilué	(3,91) \$	(3,90) \$	(3,31) \$	(1,79) \$	(1,38) \$	(2,72) \$	(1,60) \$	(1,42) \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(1 326) \$	(1 335) \$	(1 210) \$	(649) \$	(574) \$	(740) \$	(447) \$	446 \$

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 troisième 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 les mêmes que celles présentées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés annuels d'Air Canada pour l'exercice 2021, à l'exception de celle concernant la présentation des liquidités soumises à restriction décrite ci-dessous.

IAS 7 Tableau des flux de trésorerie

En 2022, l'*IFRS Interpretations Committee* a finalisé sa décision selon laquelle les restrictions à l'utilisation des dépôts à vue découlant d'un contrat avec un tiers n'empêchent pas ces dépôts de devenir de la trésorerie et des équivalents de trésorerie lorsqu'ils sont disponibles à vue pour la Société. Par conséquent, ils doivent être inclus dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie dans le tableau de trésorerie et l'état de la situation financière, et de l'information doit être fournie sur les soldes importants de trésorerie et d'équivalents de trésorerie assortis de restrictions quant à leur utilisation.

Auparavant, Air Canada comptabilisait sous l'actif courant des liquidités soumises à restrictions, qui représentent les fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs. Bien que ces fonds soient en fiducie conformément à la réglementation applicable, Air Canada peut accéder à ces fonds à mesure que les services sont rendus ou que des débours sont effectués au nom du client. En raison de ces directives sur l'application d'IAS 7 *Tableau des flux de trésorerie*, Air Canada a reclassé ces montants dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, et les chiffres correspondants de 2021 ont également été reclassés. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent un montant de 231 M\$ lié à ces fonds au 30 septembre 2022 (167 M\$ au 31 décembre 2021).

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 septembre 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.

Entre mars 2020 et le début de 2022, 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 considérablement améliorées et les restrictions de déplacements ont été levées dans de nombreux pays, dont le Canada, 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, en particulier pendant l'été de 2022. Ces facteurs ont aussi nui à la capacité de certains de ses intervenants, dont dépendent les activités d'Air Canada, à soutenir l'afflux de trafic. Au cours de la période de juin à août, cette situation a entraîné une augmentation considérable des retards et des annulations de vols, ainsi que d'autres perturbations et problèmes opérationnels. Les retards et annulations de vols ont commencé à diminuer en août et il y a eu un retour progressif à la stabilité opérationnelle pendant la deuxième moitié du troisième trimestre de 2022. Rien ne garantit cependant qu'il n'y aura pas d'autres perturbations importantes. 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 19, *Contrôles et procédures*, 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.

Marge d'exploitation

La marge d'exploitation (bénéfice [perte d'exploitation] exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) est couramment utilisée dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour examiner la rentabilité compte tenu des charges d'exploitation et compte non tenu des intérêts et de l'impôt.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	644 \$	(364) \$	1 008 \$	(159) \$	(2 546) \$	2 387 \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	413	400	13	1 223	1 217	6
BAIIDA (y compris les éléments particuliers)	1 057 \$	36 \$	1 021 \$	1 064 \$	(1 329) \$	2 393 \$
Retrancher :						
Éléments particuliers	-	(103)	103	4	(157)	161
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)	1 057 \$	(67) \$	1 124 \$	1 068 \$	(1 486) \$	2 554 \$
Produits d'exploitation	5 322 \$	2 103 \$	3 219 \$	11 876 \$	3 669 \$	8 207 \$
Marge d'exploitation (en %)	12,1	(17,3)	29,4 pp	(1,3)	(69,4)	68,1 pp
Marge BAIIDA (en %)	19,9	(3,2)	23,1 pp	9,0	(40,5)	49,5 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 voyageur comparables n'engagent pas. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

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 fin de 2023 et ajouter trois autres avions-cargos 767 de Boeing en 2024 et en 2025, ainsi que deux nouveaux avions-cargos 777 de Boeing dont la livraison est prévue pour 2024. 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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 678 \$	2 467 \$	2 211 \$	12 035 \$	6 215 \$	5 820 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 617)	(472)	(1 145)	(3 817)	(911)	(2 906)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(80)	(23)	(57)	(311)	(29)	(282)
Éléments particuliers	-	103	(103)	(4)	157	(161)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(26)	-	(26)	(59)	-	(59)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	2 955 \$	2 075 \$	880 \$	7 844 \$	5 432 \$	2 412 \$
SMO (en millions)	25 562	11 116	130,0 %	60 190	19 327	211,4 %
CESMO ajustées (en cents)	11,56 ¢	18,65 ¢	(7,09) ¢	13,03 ¢	28,10 ¢	(15,07) ¢

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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2022	2021	Variation (\$)	2022	2021	Variation (\$)
Perte avant impôts sur le résultat selon les PCGR	(504) \$	(679) \$	175 \$	(1 670) \$	(3 364) \$	1 694 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Éléments particuliers	-	(103)	103	4	(157)	161
Perte de change	951	136	815	1 048	74	974
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(9)	1	(10)	(17)	10	(27)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	25	(114)	139	(89)	114	(203)
(Profit) perte aux règlements et modifications de dette	(17)	110	(127)	(17)	129	(146)
Résultat avant impôts ajusté	446 \$	(649) \$	1 095 \$	(741) \$	(3 194) \$	2 453 \$

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.

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

Sièges-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.