



**Deuxième trimestre de 2020**  
**Rapport de gestion**  
**Le 31 juillet 2020**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. Points saillants .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Introduction et principales hypothèses.....</b>	<b>3</b>
<b>3. Aperçu général.....</b>	<b>5</b>
<b>4. Résultats des activités .....</b>	<b>8</b>
<b>5. Parc aérien.....</b>	<b>15</b>
<b>6. Gestion financière et gestion du capital .....</b>	<b>17</b>
<b>6.1. Liquidité .....</b>	<b>17</b>
<b>6.2. Situation financière .....</b>	<b>19</b>
<b>6.3. Dette nette .....</b>	<b>20</b>
<b>6.4. Fonds de roulement .....</b>	<b>21</b>
<b>6.5. Flux de trésorerie consolidés .....</b>	<b>22</b>
<b>6.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes .....</b>	<b>24</b>
<b>6.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite .....</b>	<b>25</b>
<b>6.8. Obligations contractuelles .....</b>	<b>26</b>
<b>6.9. Capital-actions.....</b>	<b>26</b>
<b>7. Résultats financiers trimestriels .....</b>	<b>28</b>
<b>8. Instruments financiers et gestion du risque .....</b>	<b>30</b>
<b>9. Méthodes comptables .....</b>	<b>30</b>
<b>10. Jugements et estimations comptables critiques.....</b>	<b>30</b>
<b>11. Arrangements hors bilan.....</b>	<b>30</b>
<b>12. Transactions entre parties liées .....</b>	<b>30</b>
<b>13. Sensibilité des résultats.....</b>	<b>31</b>
<b>14. Facteurs de risque .....</b>	<b>31</b>
<b>15. Contrôles et procédures.....</b>	<b>32</b>
<b>16. Mesures financières hors PCGR.....</b>	<b>33</b>
<b>17. Glossaire.....</b>	<b>36</b>

## 1. POINTS SAILLANTS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2020	2019	Variation (\$)	2020	2019	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits d'exploitation	527	4 738	(4 211)	4 249	9 172	(4 923)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(1 555)	422	(1 977)	(1 988)	549	(2 537)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(1 481)	440	(1 921)	(2 757)	725	(3 482)
Bénéfice net (perte nette)	(1 752)	343	(2 095)	(2 801)	688	(3 489)
Résultat avant impôts ajusté <sup>1)</sup>	(1 438)	326	(1 764)	(1 958)	350	(2 308)
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) <sup>1)</sup>	(832)	916	(1 748)	(761)	1 499	(2 260)
Liquidités non soumises à restrictions <sup>2)</sup>	9 120	7 160	1 960	9 120	7 160	1 960
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	(1 251)	1 090	(2 341)	(1 271)	4 201	(5 472)
Flux de trésorerie disponibles <sup>1)</sup>	(1 493)	537	(2 000)	(1 856)	1 116	(2 972)
Dette nette <sup>1)</sup>	4 564	3 277	1 287	4 564	3 277	1 287
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(6,44)	1,26	(7,70)	(10,48)	2,51	(12,99)
<b>Statistiques d'exploitation<sup>3)</sup></b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	783	23 463	(96,7)	18 290	44 756	(59,1)
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	2 243	27 910	(92,0)	25 754	53 927	(52,2)
Coefficient d'occupation (en %)	34,9 %	84,1 %	(49,1) pt	71,0 %	83,0 %	(12,0) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	26,4	18,4	43,3	18,6	18,1	2,5
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	9,2	15,5	(40,5)	13,2	15,1	(12,3)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	23,5	17,0	38,4	16,5	17,0	(3,0)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	92,9	15,5	N.S.	24,2	16,0	N.S.
CESMO ajustées (en cents) <sup>1)</sup>	76,9	11,1	N.S.	18,7	11,3	N.S.
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) <sup>4)</sup>	16,4	33,1	(50,4)	24,7	32,6	(24,3)
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période <sup>5)</sup>	348	400	(13,0)	348	400	(13,0)
Sièges routés (en milliers)	1 347	15 955	(91,6)	15 510	31 367	(50,6)
Mouvements des appareils (en milliers)	15,1	136,6	(88,9)	130,3	270,1	(51,8)
Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>6)</sup>	1 664	1 749	(4,9)	1 660	1 719	(3,4)
Coût du litre de carburant (en cents)	51,8	79,2	(34,7)	66,3	77,4	(14,4)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	240 783	1 410 466	(82,9)	1 448 902	2 731 231	(47,0)
Passagers payants transportés (en milliers) <sup>7)</sup>	480	12 837	(96,3)	10 407	24 868	(58,2)

- 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), les flux de trésorerie disponibles et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 16 du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.*
- 2) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme ainsi que des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 30 juin 2020, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 8 644 M\$ et de placements à long terme de 476 M\$. Au 30 juin 2019, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 921 M\$, de placements à long terme de 253 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 986 M\$.*
- 3) *À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 4) *Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) *Le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada au 30 juin 2020 comprend les avions immobilisés au sol temporairement en raison de la pandémie de COVID-19, ainsi que 24 appareils 737 MAX de Boeing qui sont immobilisés au sol depuis 2019. Se reporter à la rubrique 5, Parc aérien, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage/de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*

## 2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada<sup>MD</sup> » (« Vacances Air Canada »), Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge<sup>MD</sup> » (« Air Canada Rouge ») et Aéroplan inc. (« Aéroplan »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2020, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du deuxième trimestre de 2020 et les notes complémentaires d'Air Canada, ainsi qu'avec les états financiers consolidés audités annuels de 2019 et les notes complémentaires d'Air Canada et le rapport de gestion de 2019 d'Air Canada datés du 18 février 2020. 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 30 juillet 2020.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion et à la rubrique 20, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. Le 31 juillet 2020, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du deuxième trimestre de 2020. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au [aircanada.com](http://aircanada.com) ainsi que sur le site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com). Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

### MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

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

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus en raison de la pandémie de coronavirus (« COVID-19 ») et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada ainsi qu'aux États-Unis. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La demande pour le reste de 2020 demeure très difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements de par le monde et la sévérité des restrictions au Canada; ces restrictions et les inquiétudes au sujet des déplacements liées à la pandémie de COVID-19 ainsi que

les attentes des passagers concernant certaines précautions comme la distanciation physique compriment sensiblement la demande. En outre, la pandémie de COVID-19 a de sérieuses répercussions économiques, notamment sur les dépenses des entreprises et des ménages, facteur qui pourrait en retour affecter gravement la demande de transport. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation s'améliorera. La Société suit de très près la situation et prendra les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19. Ces mesures dépendront de divers facteurs, dont l'évolution de l'épidémie, les mesures prises par le gouvernement et la réaction des passagers, ainsi que le moment de la reprise visant les voyages internationaux et les voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, dont aucun ne peut être prédit avec certitude.

Les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, la conjoncture économique et le contexte géopolitique, le calendrier et les modalités de la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing au sein de son parc aérien (notamment l'intégration de ceux qui font l'objet de commandes, de même que la gestion du parc aérien d'Air Canada et de ses activités jusqu'à la remise en service ou l'intégration des appareils), l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les cours de l'énergie, sa dépendance à l'égard des technologies, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de réduire les charges d'exploitation), les risques liés à la cybersécurité, les conflits armés, les attentats terroristes, les autres épidémies, sa dépendance envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, sa capacité de lancer et d'exploiter avec succès son nouveau programme de fidélité, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les interruptions de service, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance et des coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver la liquidité, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les régimes de retraite, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com), notamment à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion et à la rubrique 20, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. Par ailleurs, l'acquisition de Transat A.T. Inc. est assujettie à l'approbation des organismes de réglementation et à la satisfaction de certaines conditions usuelles, et rien ne garantit que l'acquisition sera réalisée, ou qu'elle le sera conformément aux modalités décrites dans le présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de ce rapport (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

## PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus en raison de la pandémie de coronavirus (« COVID-19 »). Étant donné la pandémie de COVID-19 et le contexte économique, ainsi que la récente volatilité marquée des cours du carburant et des taux de change, Air Canada ne présente aucune hypothèse à l'égard du PNB, des cours du carburant ou des taux de change. Comme il a déjà été mentionné, Air Canada a retiré toutes les prévisions fournies antérieurement, notamment en ce qui a trait au premier trimestre de 2020 et à l'exercice 2020 au complet, ainsi que les prévisions pour l'exercice 2021 (y compris les prévisions visant les flux de trésorerie disponibles pour la période 2019-2021).

## PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Air Canada est propriétaire de marques de commerce, de marques de service ou de dénominations commerciales utilisées dans le cadre de ses activités ou est titulaire de droits à leur égard. En outre, les noms et logos d'Air Canada ainsi que les noms et adresses de ses sites Web sont sa propriété ou font l'objet de licences d'utilisation qu'elle a octroyées. Par ailleurs, Air Canada est propriétaire ou titulaire

de droits d'auteur qui protègent également le contenu de ses produits ou de ses services. Pour des raisons pratiques uniquement, les marques de commerce, les marques de service, les dénominations commerciales et les droits d'auteur mentionnés dans le présent rapport de gestion peuvent être indiqués sans être suivis des symboles ©, <sup>MD</sup> ou <sup>MC</sup>. En revanche, Air Canada se réserve le droit de faire valoir ses droits ou ceux des donneurs de licence concernés à l'égard de ces marques de commerce, marques de service, dénominations commerciales et droits d'auteur en vertu de toute loi applicable.

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

### 3. APERÇU GÉNÉRAL

Air Canada prend les mesures suivantes à l'égard de la pandémie de COVID-19.

#### **Service à la clientèle et sécurité**

- Air Canada place la sécurité au cœur de toutes ses activités. C'est pourquoi elle met à jour constamment ses politiques et procédures en matière de santé et de sécurité à l'intention des voyageurs et des employés, que ce soit en milieu de travail, dans les aéroports ou à bord des appareils, en vue de tenir compte des nouveaux renseignements sur la COVID-19 à mesure qu'ils sont rendus publics. Ces procédures prévoient désormais l'obligation pour les clients de porter des couvre-visages, outre l'équipement de protection individuelle rehaussé pour les agents à l'aéroport et les équipages, le respect de pratiques sécuritaires comme le lavage fréquent des mains et la collaboration avec le gouvernement canadien dans le dépistage de la COVID-19 chez les passagers avant l'embarquement afin d'aider à déterminer s'ils sont aptes à voyager.
- Pour souligner son engagement à l'égard de la sécurité de la clientèle et du personnel, Air Canada a lancé Air Canada SoinPropre+. Ce nouveau programme a pour objet de réduire le risque d'exposition à la COVID-19 par des mesures comme un entretien cabine rehaussé, la prise de température obligatoire du client avant l'embarquement, qui s'ajoute à un questionnaire de santé requis, ainsi que la distribution aux clients de trousse de soins pour le nettoyage des mains et l'hygiène.
- Air Canada collabore avec divers partenaires du milieu médical afin de rehausser la biosécurité dans l'ensemble de ses activités. Ces partenaires comprennent la Cleveland Clinic Canada de Toronto, leader reconnu en matière de soins de santé à l'échelle mondiale, qui aide la Société à incorporer davantage de données scientifiques éprouvées dans son plan d'intervention lié à la COVID-19 ainsi que Spartan Bioscience, d'Ottawa, qui explore la mise au point de tests de dépistage rapide de la COVID-19 dans le contexte du transport aérien. Qui plus est, depuis l'an dernier, Air Canada collabore avec BlueDot, entreprise de Toronto qui assure le suivi des maladies infectieuses à l'échelle mondiale en temps réel, afin d'obtenir des informations exactes et pertinentes avant de prendre sans délai des décisions d'ordre commercial et en matière de sécurité.
- Pour aider à répondre aux besoins à l'échelle mondiale en matière de marchandises et d'équipements de protection individuelle pendant la pandémie, Air Canada a exploité plus de 2 000 vols internationaux tout-cargo depuis le 22 mars 2020 et elle entend assurer au plus 100 vols tout-cargo par semaine au troisième trimestre en ayant recours à des appareils 787 et 777 de Boeing, ainsi qu'à quatre appareils 777 de Boeing récemment convertis et trois appareils A330 d'Airbus convertis, où l'espace de chargement de fret a été doublé grâce au retrait de sièges de la cabine passagers.
- Air Canada a annoncé des mesures d'incitation et d'accommodement spéciales pour les membres Aéroplan et Air Canada Altitude compte tenu de la COVID-19, notamment la suspension temporaire de l'expiration des milles Aéroplan, le maintien du statut atteint en fonction des milles Aéroplan accumulés, l'exemption de certains frais de modification ou de reversement de milles au compte, outre le lancement de nouvelles promotions permettant aux membres d'accumuler des milles dans le confort de leur foyer.

## Capacité

- Au deuxième trimestre de 2020, Air Canada a réduit la capacité de 92 % par rapport au deuxième trimestre de 2019 et prévoit la réduire d'environ 80 % pour le troisième trimestre de 2020 en regard du troisième trimestre de 2019. La Société continuera d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre les mesures nécessaires pour tenir compte de la demande en fonction des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des fermetures de frontières ainsi que de la demande passagers. En date du présent rapport de gestion, les restrictions de déplacements et les mesures de mise en quarantaine au Canada s'établissent comme suit :
  - Interdiction de déplacements empêchant les ressortissants étrangers d'entrer au Canada par voie aérienne en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.
  - Mise en quarantaine de 14 jours en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine* visant tous les voyageurs arrivant au Canada, y compris les citoyens canadiens.
  - Interdiction de déplacements non essentiels visant les ressortissants étrangers arrivant des États-Unis.
  - Restrictions de déplacements interprovinciaux ou mesures de mise en quarantaine en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard, à Terre-Neuve, au Manitoba et dans les trois territoires visant toute personne, y compris les citoyens canadiens voyageant au Canada.

Le gouvernement du Canada a également publié un avertissement en matière de voyages internationaux enjoignant aux Canadiens d'éviter les voyages non essentiels à l'extérieur du Canada.

- Air Canada a suspendu le service indéfiniment sur 30 lignes régionales canadiennes et a fermé huit escales dans des aéroports régionaux du Canada.

## Financement et situation de trésorerie

- En mars 2020, Air Canada a utilisé ses facilités de crédit renouvelables de 600 M\$ US et de 200 M\$, pour un produit net global de 1 027 M\$.
- En avril 2020, Air Canada a conclu un emprunt à terme d'une durée de 364 jours d'un montant de 600 M\$ US garanti par des avions et des moteurs de rechange, pour un produit net de 829 M\$.
- En avril 2020, Air Canada a conclu un accord de financement relais de 788 M\$ visant 18 appareils A220 d'Airbus, financement qu'Air Canada devrait remplacer par des accords de financement garanti à plus long terme vers la fin de 2020. Le financement à plus long terme devrait être garanti par les 18 appareils A220 d'Airbus.
- En juin 2020, Air Canada a conclu un placement public par voie de prise ferme commercialisé visant 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B de la Société au prix d'offre de 16,25 \$ l'action, pour un produit global de 576 M\$, ainsi qu'un placement privé commercialisé simultané de billets de premier rang non garantis convertibles échéant en 2025 pour un produit global de 748 M\$ US (1 011 M\$).
- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'un capital global de 840 M\$ de billets garantis de deuxième rang à 9,00 % échéant en 2024 (les « billets de 2024 »), qui ont été vendus à 98 % de leur valeur nominale. Les billets de 2024 sont des obligations garanties d'Air Canada, assorties d'une sûreté de deuxième rang sur certains intérêts dans des biens immobiliers, de l'équipement de services au sol, certains créneaux aéroportuaires et baux relatifs aux portes d'embarquement et certaines lignes, conjointement avec les créneaux aéroportuaires et les baux relatifs aux portes d'embarquement utilisés pour ces lignes.



- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'une tranche de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie C d'une valeur nominale globale d'environ 315 M\$ US (426 M\$), vendus à 95,002 % de la valeur nominale. La tranche de catégorie C est de rang inférieur aux certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-1, série 2015-2 et série 2017-1 déjà émis; elle est garantie par des charges sur les 27 avions financés au moyen des certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-1, série 2015-2 et série 2017-1. Les certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie C sont assortis d'un taux d'intérêt de 10,500 % par an et leur date de distribution finale prévue est le 15 juillet 2026.
- Du fait des activités de financement susmentionnées, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 9 120 M\$ et la trésorerie excédentaire se chiffrait à 6 820 M\$ au 30 juin 2020. Se reporter à la rubrique 6.1., *Liquidité*, du présent rapport de gestion pour l'analyse de la trésorerie excédentaire d'Air Canada.
- Le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroplan et de Vacances Air Canada) s'élevait à environ 2,5 G\$ au 30 juin 2020. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour accroître ses niveaux de liquidité, Air Canada envisage d'autres accords de financement.
- Air Canada a suspendu les rachats d'actions dans le cadre de son offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités au début du mois de mars 2020 et n'a pas renouvelé l'offre publique de rachat d'actions à son expiration au deuxième trimestre de 2020.

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

- En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a mis sur pied à l'échelle de son entreprise un programme de compression des coûts et de réduction et de report des dépenses d'investissement qui se chiffre désormais à environ 1,3 G\$, en hausse par rapport à l'objectif initial de 500 M\$. Compte non tenu de la dotation aux amortissements et des éléments particuliers, les charges d'exploitation du deuxième trimestre ont diminué de 2 462 M\$ (-64 %) par rapport à la période correspondante de 2019. Air Canada demeure à l'affût d'autres possibilités de préservation des liquidités.
- Air Canada a annoncé des compressions d'effectif visant environ 20 000 employés, soit plus de 50 % de son personnel. Ces mesures ont pris la forme de mises à pied, de cessations d'emploi, de départs volontaires, de retraites anticipées et de congés spéciaux.
- Air Canada s'est prévalu de la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») pour la plupart de ses effectifs à compter du 15 mars 2020. Le 17 juillet 2020, le gouvernement du Canada a annoncé que le programme serait modifié et prolongé jusqu'en décembre 2020. La Société entend continuer à participer au programme de SSUC, sous réserve de satisfaction des exigences d'admissibilité.
- Air Canada procède au retrait de son parc de 79 appareils plus anciens, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer. Cette mesure simplifiera le parc aérien global de la Société, réduira sa structure de coûts et diminuera son empreinte carbone.

### **Éléments particuliers**

Au deuxième trimestre de 2020, Air Canada a inscrit des charges de 236 M\$ liées aux éléments particuliers. Ces charges ont trait au retrait d'appareils, aux compressions d'effectif et à d'autres éléments. Se reporter à la rubrique 4, *Résultat des activités*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

#### 4. 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 les montants par action)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2020	2019	Variation		2020	2019	Variation	
			(\$)	(%)			(\$)	(%)
<b>Produits d'exploitation</b>								
Passages	207 \$	4 319 \$	(4 112) \$	(95)	3 400 \$	8 116 \$	(4 716) \$	(58)
Fret	269	177	92	52	418	354	64	18
Autres	51	242	(191)	(79)	431	702	(271)	(39)
<b>Total des produits</b>	<b>527</b>	<b>4 738</b>	<b>(4 211)</b>	<b>(89)</b>	<b>4 249</b>	<b>9 172</b>	<b>(4 923)</b>	<b>(54)</b>
<b>Charges d'exploitation</b>								
Carburant aviation	124	1 117	(993)	(89)	960	2 114	(1 154)	(55)
Salaires et charges sociales	464	781	(317)	(41)	1 260	1 580	(320)	(20)
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	172	475	(303)	(64)	643	950	(307)	(32)
Dotation aux amortissements	487	494	(7)	(1)	991	950	41	4
Maintenance avions	181	255	(74)	(29)	451	500	(49)	(10)
Redevances aéroportuaires et de navigation	113	248	(135)	(54)	341	476	(135)	(28)
Frais de vente et de distribution	13	219	(206)	(94)	196	432	(236)	(55)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(3)	116	(119)	(103)	231	410	(179)	(44)
Restauration et services à bord	23	112	(89)	(79)	120	215	(95)	(44)
Communications et technologie de l'information	91	91	-	-	226	192	34	18
Éléments particuliers	236	-	236	N.S.	236	-	236	N.S.
Autres	181	408	(227)	(56)	582	804	(222)	(28)
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>2 082</b>	<b>4 316</b>	<b>(2 234)</b>	<b>(52)</b>	<b>6 237</b>	<b>8 623</b>	<b>(2 386)</b>	<b>(28)</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>(1 555)</b>	<b>422</b>	<b>(1 977)</b>		<b>(1 988)</b>	<b>549</b>	<b>(2 537)</b>	
<b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>								
Profit (perte) de change	242	117	125		(469)	380	(849)	
Produits d'intérêts	32	41	(9)		74	79	(5)	
Charges d'intérêts	(149)	(131)	(18)		(278)	(264)	(14)	
Intérêts incorporés	6	9	(3)		14	17	(3)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(9)	(9)	-		(20)	(19)	(1)	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(40)	6	(46)		(74)	14	(88)	
Autres	(8)	(15)	7		(16)	(31)	15	
<b>Total des produits (charges) autres que d'exploitation</b>	<b>74</b>	<b>18</b>	<b>56</b>		<b>(769)</b>	<b>176</b>	<b>(945)</b>	
<b>Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat</b>	<b>(1 481)</b>	<b>440</b>	<b>(1 921)</b>		<b>(2 757)</b>	<b>725</b>	<b>(3 482)</b>	
Charge d'impôts sur le résultat	(271)	(97)	(174)		(44)	(37)	(7)	
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>	<b>(1 752) \$</b>	<b>343 \$</b>	<b>(2 095) \$</b>		<b>(2 801) \$</b>	<b>688 \$</b>	<b>(3 489) \$</b>	
<b>Bénéfice (perte) par action - résultat dilué</b>	<b>(6,44) \$</b>	<b>1,26 \$</b>	<b>(7,70) \$</b>		<b>(10,48) \$</b>	<b>2,51 \$</b>	<b>(12,99) \$</b>	
<b>BAlIDA (compte non tenu des éléments particuliers)<sup>1)</sup></b>	<b>(832) \$</b>	<b>916 \$</b>	<b>(1 748) \$</b>		<b>(761) \$</b>	<b>1 499 \$</b>	<b>(2 260) \$</b>	
<b>Résultat avant impôts ajusté<sup>1)</sup></b>	<b>(1 438) \$</b>	<b>326 \$</b>	<b>(1 764) \$</b>		<b>(1 958) \$</b>	<b>350 \$</b>	<b>(2 308) \$</b>	

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

## Produits passages réseau

Les répercussions à l'échelle du réseau de la pandémie de COVID-19, notamment les restrictions de déplacements imposées par les gouvernements, ont commencé à se faire sentir au début de mars 2020 et ont comprimé la capacité exprimée en SMO à l'échelle du réseau de 92,0 % au deuxième trimestre de 2020 et de 52,2 % au premier semestre de 2020 en regard des périodes correspondantes de 2019.

Les produits passages se sont établis à 207 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et à 3 400 M\$ au premier semestre de 2020, en baisse de 4 112 M\$ (-95,2 %) et de 4 716 M\$ (-58,1 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2019.

À l'échelle du réseau, au deuxième trimestre de 2020, le rendement unitaire a crû de 43,3 % alors que le trafic a fléchi de 96,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2019. Cet accroissement du rendement unitaire tient principalement à la variation importante de la composition du trafic. Eu égard au contexte de contraction des revenus, il ne s'agit pas d'un indicateur significatif. Au premier semestre de 2020, le rendement unitaire a augmenté de 2,5 % alors que le trafic s'est contracté de 59,1 % par rapport au premier semestre de 2019.

Les PPSMO ont reculé de 40,5 % au deuxième trimestre de 2020 et de 12,3 % au premier semestre de 2020 par rapport aux périodes correspondantes de 2019. Ces diminutions des PPSMO rendent compte de la baisse du coefficient d'occupation, de 49,1 points de pourcentage au deuxième trimestre de 2020 et de 12,0 points de pourcentage au premier semestre de 2020 par rapport aux périodes correspondantes de 2019, facteur en partie contrebalancé par l'amélioration du rendement unitaire comme il est indiqué plus haut.

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2020	2019	\$	%
Lignes intérieures	118 \$	1 333 \$	(1 215) \$	(91,1)
Lignes transfrontalières	10	955	(945)	(99,0)
Lignes transatlantiques	49	1 151	(1 102)	(95,8)
Lignes transpacifiques	18	621	(603)	(97,0)
Autres	12	259	(247)	(95,6)
<b>Réseau</b>	<b>207 \$</b>	<b>4 319 \$</b>	<b>(4 112) \$</b>	<b>(95,2)</b>

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

Deuxième trimestre 2020 par rapport au deuxième trimestre 2019	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pt)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	(91,1)	(85,6)	(92,6)	(41,0)	19,8	(38,7)
Lignes transfrontalières	(99,0)	(97,7)	(99,3)	(58,2)	57,7	(54,2)
Lignes transatlantiques	(95,8)	(90,0)	(97,2)	(60,3)	49,0	(57,5)
Lignes transpacifiques	(97,0)	(95,1)	(97,8)	(46,0)	34,1	(38,6)
Autres	(95,6)	(96,4)	(97,2)	(18,5)	54,7	20,8
<b>Réseau</b>	<b>(95,2)</b>	<b>(92,0)</b>	<b>(96,7)</b>	<b>(49,1)</b>	<b>43,3</b>	<b>(40,5)</b>

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers semestres		Variation	
	2020	2019	(\$)	(%)
Lignes intérieures	1 062 \$	2 430 \$	(1 368) \$	(56,3)
Lignes transfrontalières	765	1 897	(1 132)	(59,7)
Lignes transatlantiques	708	1 913	(1 205)	(63,0)
Lignes transpacifiques	410	1 155	(745)	(64,5)
Autres	455	721	(266)	(37,0)
<b>Réseau</b>	<b>3 400 \$</b>	<b>8 116 \$</b>	<b>(4 716) \$</b>	<b>(58,1)</b>

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

Premier semestre de 2020 par rapport au premier semestre de 2019	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pt)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	(56,3)	(48,8)	(57,4)	(13,8)	2,6	(14,6)
Lignes transfrontalières	(59,7)	(51,7)	(58,9)	(12,1)	(1,9)	(16,6)
Lignes transatlantiques	(63,0)	(54,5)	(63,2)	(15,7)	0,5	(18,7)
Lignes transpacifiques	(64,5)	(62,5)	(67,2)	(10,4)	8,1	(5,2)
Autres	(37,0)	(35,0)	(38,5)	(4,6)	2,5	(3,0)
<b>Réseau</b>	<b>(58,1)</b>	<b>(52,2)</b>	<b>(59,1)</b>	<b>(12,0)</b>	<b>2,5</b>	<b>(12,3)</b>

### Produits fret

Les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 269 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et à 418 M\$ au premier semestre de 2020, en hausse de 92 M\$ (+52,5 %) et de 64 M\$ (+18,4 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2019. À l'échelle du réseau, au deuxième trimestre de 2020, le rendement unitaire a augmenté de 224,6 % alors que le trafic a régressé de 53,0 % en regard du deuxième trimestre de 2019. Au premier semestre de 2020, le rendement unitaire s'est amplifié de 80,3 % tandis que le trafic a fléchi de 34,4 % en regard du premier semestre de 2019. L'augmentation marquée du rendement unitaire rend compte de la demande mondiale urgente d'équipement de protection et de marchandises critiques conjuguée à la capacité limitée du secteur découlant de l'immobilisation temporaire et mondiale d'un nombre élevé d'appareils de passagers pendant la pandémie de COVID-19.

Dans le but de répondre à la demande immédiate et exceptionnelle pour l'équipement de protection, les marchandises critiques et le flux régulier d'autres envois urgents par avion, alors que de nombreuses autres sociétés aériennes ont réduit à court terme la capacité de fret du secteur, Air Canada exploite des vols internationaux tout-cargo depuis la mi-mars 2020. Pour instaurer ce programme, la Société a converti quatre appareils 777 de Boeing et trois appareils A330 d'Airbus en retirant les sièges de la cabine Économique.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2020	2019	Variation		2020	2019	Variation	
			(\$)	(%)			(\$)	(%)
Lignes intérieures	18 \$	29 \$	(11) \$	(35,7)	37 \$	55 \$	(18) \$	(31,7)
Lignes transfrontalières	12	13	(1)	(4,8)	21	25	(4)	(14,6)
Lignes transatlantiques	84	60	24	40,6	153	128	25	20,0
Lignes transpacifiques	145	61	84	135,8	183	117	66	56,1
Autres	9	14	(4)	(31,8)	24	29	(5)	(19,1)
<b>Réseau</b>	<b>269 \$</b>	<b>177 \$</b>	<b>92 \$</b>	<b>52,5</b>	<b>418 \$</b>	<b>354 \$</b>	<b>64 \$</b>	<b>18,4</b>

### Autres produits

Les autres produits se sont chiffrés à 51 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et à 431 M\$ au premier semestre de 2020, en baisse de 191 M\$ (-79 %) et de 271 M\$ (-39 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2019. Ces baisses sont essentiellement imputables à la diminution des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et, dans une moindre mesure, à la réduction des frais liés aux passagers et à la société aérienne, dans les deux cas du fait de la contraction des volumes de passagers attribuable à la pandémie de COVID-19.

### Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation se sont établies à 2 082 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et à 6 237 M\$ au premier semestre de 2020, en baisse de 2 234 M\$ (-52 %) et de 2 386 M\$ (-28 %), respectivement, en regard des périodes correspondantes de 2019. La variation des principaux éléments des charges d'exploitation au deuxième trimestre et au premier semestre de 2020 par rapport aux périodes correspondantes de 2019 est résumée ci-après.

- La charge de carburant aviation s'est établie à 124 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et à 960 M\$ au premier semestre de 2020, en baisse de 93 M\$ (-89 %) et de 1 154 M\$ (-55 %), respectivement, en regard des périodes correspondantes de 2019. Ces diminutions tiennent à la contraction du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une réduction de 954 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et de 1 040 M\$ au premier semestre de 2020, ainsi qu'au recul du prix du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), responsable d'un fléchissement de 43 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et de 118 M\$ au premier semestre de 2020, en regard des périodes correspondantes de 2019.
- Les salaires et charges sociales se sont établis à 464 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et à 1 260 M\$ au premier semestre de 2020, en baisse de 317 M\$ (-41 %) et de 320 M\$ (-20 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2019. Au deuxième trimestre de 2020, Air Canada comptait en moyenne 16 406 employés équivalents temps plein (« ETP ») par rapport à 33 055 ETP au deuxième trimestre de 2019, soit une réduction de 50,4 %. Air Canada continue de surveiller la demande et ajustera son effectif au besoin. La diminution de la charge de rémunération à base d'actions résultant du glissement du cours de l'action d'Air Canada, particulièrement au premier trimestre de 2020, la réduction des charges liées aux programmes d'intéressement des employés et les réductions salariales des cadres en service actif ont également contribué à la baisse des salaires et charges sociales en glissement annuel. Air Canada s'est prévalu de la Subvention salariale d'urgence du Canada au deuxième trimestre de 2020, qui a donné lieu à un avantage net de 202 M\$ comptabilisé à titre d'élément particulier comme il est indiqué plus bas.
- Les charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant, se sont chiffrées à 172 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et à 643 M\$ au premier semestre de 2020, en baisse de 303 M\$ (-64 %) et de 307 M\$ (-32 %), respectivement, pour les périodes correspondantes de 2019. Ces baisses rendent compte de l'incidence de la diminution des heures de vol de Jazz et des autres transporteurs exploitant des vols pour le compte d'Air Canada, en particulier au deuxième trimestre de 2020, du fait de la pandémie de COVID-19.

- Au deuxième trimestre de 2020, la dotation aux amortissements s'est chiffrée à 487 M\$, en baisse de 7 M\$ (-1 %) par rapport au deuxième trimestre de 2019, en raison du retrait du parc aérien d'Air Canada des appareils 767 de Boeing et A319 d'Airbus, facteur contrebalancé par la livraison de nouveaux appareils, en regard du trimestre correspondant de 2019. Au premier semestre de 2020, la dotation aux amortissements s'est chiffrée à 991 M\$, en hausse de 41 M\$ (+4 %) par rapport à la période correspondante de 2019, du fait, en grande partie, de l'amplification du volume d'activités d'entretien moteurs visant les avions loués, de l'intégration d'appareils au parc aérien principal d'Air Canada, notamment six appareils A220 d'Airbus, et des programmes de rénovation d'appareils. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par l'effet du retrait d'appareils du parc aérien au deuxième trimestre de 2020 comme il est expliqué plus haut. Au deuxième trimestre de 2020, Air Canada a comptabilisé des pertes de valeur de 330 M\$ à titre d'élément particulier, comme il est décrit ci-après.
- La charge de maintenance avions s'est chiffrée à 181 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et à 451 M\$ au premier semestre de 2020, en baisse de 74 M\$ (-29 %) et de 49 M\$ (-10 %), respectivement, en regard des périodes correspondantes de 2019. Ces baisses traduisent principalement la diminution du volume d'activités de maintenance en raison de la réduction des heures de vol d'un exercice à l'autre ainsi que le retrait d'appareils 767 de Boeing et E190 d'Embraer au deuxième trimestre de 2020.
- Les redevances aéroportuaires et de navigation se sont établies à 113 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et à 341 M\$ au premier semestre de 2020, en baisse de 135 M\$ (-54 %) et de 135 M\$ (-28 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2019. Ces baisses rendent compte de l'incidence de la réduction des heures de vol, en particulier au deuxième trimestre de 2020, du fait de la pandémie de COVID-19.
- Les frais de vente et de distribution se sont établis à 13 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et à 196 M\$ au premier semestre de 2020, en baisse de 206 M\$ (-94 %) et de 236 M\$ (-55 %), respectivement, en regard des périodes correspondantes de 2019, par suite de la contraction des produits passages, surtout au deuxième trimestre de 2020, imputable à la pandémie de COVID-19.
- Au premier semestre de 2020, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont chiffrés à 231 M\$, en baisse de 179 M\$ (-44 %) par rapport à la période correspondante de 2019, ce qui s'explique par la contraction des volumes de passagers attribuable à la pandémie de COVID-19.
- Au deuxième trimestre de 2020, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers totalisant 236 M\$. Le tableau ci-après présente la ventilation de ces éléments particuliers, lesquels sont décrits plus amplement ci-après.

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2020	2019	2020	2019
Pertes de valeur	330 \$	- \$	330 \$	- \$
Provisions pour réduction de l'effectif	112	-	112	-
Subvention salariale d'urgence du Canada, solde net	(202)	-	(202)	-
Autres	(4)	-	(4)	-
<b>Éléments particuliers</b>	<b>236 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>236 \$</b>	<b>- \$</b>

### Perte de valeur

En raison des réductions de capacité liées aux effets de la pandémie de COVID-19, Air Canada accélère le retrait de son parc aérien de 79 appareils plus anciens, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer. Ces appareils seront mis hors service de façon permanente et retirés des unités génératrices de trésorerie (« UGT ») afin d'évaluer la présence éventuelle de pertes de valeur. Un modèle fondé sur la juste valeur, moins le coût de la mise hors service en fonction de données d'entrée de niveau 3, a servi pour évaluer la perte de valeur. La valeur recouvrable des appareils détenus par la Société est égale aux produits attendus de



la cession, ce qui correspond aux meilleures estimations de la direction fondées, entre autres, sur les données d'entrée provenant de guides d'évaluation publiés et ajustés pour refléter les meilleures estimations de la direction quant à la conjoncture. La valeur recouvrable des appareils loués a été déterminée comme étant l'obligation nette estimative pour régler les contrats de location composée des paiements de loyer contractuels futurs et des coûts de restitution à la fin du bail. Une perte de valeur sans incidence sur la trésorerie de 295 M\$ a été comptabilisée au deuxième trimestre de 2020 pour rendre compte de la baisse de la valeur des actifs au titre du droit d'utilisation des appareils loués et de la baisse de la valeur comptable des appareils détenus par la Société pour la ramener au produit de la cession attendu.

Air Canada a aussi comptabilisé une perte de valeur de 35 M\$ relativement à des coûts engagés pour le développement d'immobilisations incorporelles d'ordre technologique qui avaient été incorporés et qui sont à présent annulés.

### **Provisions pour réduction de l'effectif**

En raison de l'épidémie de COVID-19, Air Canada a entrepris de réduire son effectif d'environ 20 000 employés au deuxième trimestre de 2020, soit plus de la moitié de son personnel, au moyen de mises à pied, de cessations d'emploi, de départs volontaires, de retraites anticipées et de congés spéciaux. Une provision pour réduction de l'effectif de 76 M\$ a été comptabilisée relativement à ces mesures. Jusqu'à présent, les paiements effectués relativement à cette provision ont totalisé 6 M\$, l'obligation restante s'établissant à 70 M\$ au 30 juin 2020. La provision comprend les préavis de cessations d'emploi et les indemnités de cessations d'emploi estimées prévues dans les conventions collectives d'Air Canada et le *Code canadien du travail*. Ce montant pourrait être ajusté selon le nombre des employés mis à pied et la période pendant laquelle ils le demeurent. De plus, des avantages liés à la cessation d'emploi et des mesures de réduction de 36 M\$ ont été comptabilisés relativement aux obligations au titre des prestations de retraite et des avantages du personnel.

### **Subvention salariale d'urgence du Canada**

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

Au deuxième trimestre de 2020, Air Canada a déterminé qu'elle remplissait les critères d'admissibilité à titre d'employeur et a demandé la SSUC avec effet rétroactif au 15 mars 2020. Vers la fin de juin 2020, les versements reçus par la Société en vertu du programme de subvention salariale totalisaient 180 M\$, un montant supplémentaire de 115 M\$ étant à verser au 30 juin 2020. Le montant de la SSUC (comptabilisé en tant qu'élément particulier) est établi après déduction du coût au titre des employés inactifs qui étaient admissibles à la subvention salariale en vertu du programme. Aucune condition non remplie ou autre éventualité n'est liée à la SSUC.

Le 17 juillet 2020, le gouvernement du Canada a annoncé que le programme serait modifié et prolongé jusqu'en décembre 2020. La Société entend continuer à participer au programme de SSUC, sous réserve de satisfaction des exigences d'admissibilité.

### **Produits (charges) autres que d'exploitation**

Au deuxième trimestre de 2020, les produits autres que d'exploitation se sont chiffrés à 74 M\$, en regard de produits autres que d'exploitation de 18 M\$ au deuxième trimestre de 2019. Au premier semestre de 2020, les charges autres que d'exploitation se sont établies à 769 M\$ contre des produits autres que d'exploitation de 176 M\$ au premier semestre de 2019.

Au deuxième trimestre de 2020, le profit de change s'est chiffré à 242 M\$, contre un profit de change de 117 M\$ au deuxième trimestre de 2019. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 juin 2020 était de 1,3576 \$ CA tandis qu'il était de 1,4062 \$ CA le 31 mars 2020. Le profit de change au deuxième trimestre de 2020 tenait compte du profit de change lié à la dette à long terme et aux obligations locatives de 342 M\$.

Au premier semestre de 2020, la perte de change s'est chiffrée à 469 M\$, contre un profit de change de 380 M\$ au premier semestre de 2019. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 juin 2020 était de 1,3576 \$ CA tandis qu'il était de 1,2990 \$ CA le 31 décembre 2019. La perte de change au premier semestre de 2020 tenait compte de la perte de change liée à la dette à long terme et aux obligations locatives de 350 M\$ et de la perte de change de 87 M\$ sur les dérivés de change. Air Canada a réalisé un profit de change de 44 M\$ sur les contrats de dérivés de change au premier semestre de 2020.

### Impôts sur le résultat

Air Canada a comptabilisé une charge d'impôts sur le résultat de 271 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et une charge d'impôts sur le résultat de 44 M\$ au premier semestre de 2020 en regard d'une charge d'impôts sur le résultat de 97 M\$ au deuxième trimestre de 2019 et d'une charge d'impôts sur le résultat de 37 M\$ au premier semestre de 2019.

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2020	2019	2020	2019
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat exigibles	7 \$	(16) \$	38 \$	(30) \$
Charge d'impôts sur le résultat différés	(278)	(81)	(82)	(7)
<b>Charge d'impôts sur le résultat</b>	<b>(271) \$</b>	<b>(97) \$</b>	<b>(44) \$</b>	<b>(37) \$</b>

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



## 5. PARC AÉRIEN

Devant la pandémie de COVID-19, Air Canada, de concert avec les transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte aux termes de contrats d'achat de capacité, a réduit la capacité en immobilisant temporairement au sol un certain nombre d'appareils. Air Canada continuera d'évaluer les ajustements et les autres mesures visant le parc aérien, la capacité et l'horaire en fonction de l'évolution de la situation. Étant donné l'incertitude qui persiste à l'égard de la pandémie de COVID-19 et de l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing et du moment de leur remise en service, l'information présentée à la rubrique 9, *Parc aérien*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada ne représente plus le parc aérien en exploitation d'Air Canada ni le calendrier de livraison connexe. Pour l'heure, la Société ne peut raisonnablement prévoir la planification de son parc aérien, non plus que l'horaire ou la capacité durant et après la pandémie de COVID-19 tant qu'aucune projection fiable ne peut être faite relativement à la demande et que l'incidence et la durée de l'immobilisation temporaire au sol des appareils 737 MAX de Boeing ne sont pas connues. 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 2019 et au 30 juin 2020. Les tableaux ci-après comprennent un nombre important d'appareils qui ont été temporairement immobilisés au sol en raison de la pandémie de COVID-19 ainsi que les 24 appareils 737 MAX de Boeing du parc aérien principal qui font l'objet d'une interdiction de vol depuis mars 2019.

Au premier trimestre de 2020, Air Canada a annoncé le retrait de son parc aérien de 79 appareils plus anciens, dont 50 ont été retirés du parc en exploitation au deuxième trimestre de 2020, soit 14 appareils E190 d'Embraer, 30 appareils 767 de Boeing et six appareils A319 d'Airbus. Cette mesure simplifiera le parc aérien global de la Société, réduira sa structure de coûts et diminuera son empreinte carbone.

	Réel		
	31 décembre 2019	Modifications apportées au premier semestre de 2020	30 juin 2020
<b>Parc aérien principal</b>			
<b><u>Gros-porteurs</u></b>			
787-8 de Boeing	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29
777-300ER de Boeing	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6
767-300ER de Boeing	5	(5)	-
A330-300 d'Airbus	13	2	15
<b><u>Appareils monocouloirs</u></b>			
737 MAX 8 de Boeing	24	-	24
A321 d'Airbus	15	-	15
A320 d'Airbus	38	-	38
A319 d'Airbus	16	-	16
A220-300 d'Airbus	1	6	7
E190 d'Embraer	14	(14)	-
<b>Total – parc aérien principal</b>	<b>188</b>	<b>(11)</b>	<b>177</b>

**Air Canada Rouge**

<b>Gros-porteurs</b>			
767-300ER de Boeing	<b>25</b>	(25)	-
<b>Appareils monocouloirs</b>			
A321 d'Airbus	<b>14</b>	-	<b>14</b>
A320 d'Airbus	<b>3</b>	1	<b>4</b>
A319 d'Airbus	<b>22</b>	(6)	<b>16</b>
<b>Total – Air Canada Rouge</b>	<b>64</b>	<b>(30)</b>	<b>34</b>

<b>Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge</b>	<b>252</b>	<b>(41)</b>	<b>211</b>
--	------------	-------------	------------

Le 13 mars 2019, Transports Canada a publié un avis de sécurité visant la fermeture de l'espace aérien canadien aux appareils 737 MAX de Boeing jusqu'à nouvel ordre. Par la suite, la Federal Aviation Administration a temporairement interdit de vol ces appareils, et Boeing a suspendu toutes les livraisons de 737 MAX de Boeing aux transporteurs clients. Au moment de l'interdiction de vol, Air Canada comptait 24 appareils 737 MAX de Boeing dans son parc aérien en exploitation.

Au premier trimestre de 2020, Air Canada a finalisé la modification de sa commande initiale passée en 2013 auprès de Boeing, laquelle visait 61 appareils 737 MAX de Boeing, en vue de retrancher 11 appareils 737 MAX 9 de Boeing dont la livraison était prévue auparavant en 2023 et en 2024. Cette modification traduisait les besoins à long terme et en évolution quant à la planification du parc aérien d'Air Canada pour ces années.

Air Canada a une commande ferme portant sur 45 appareils A220-300 d'Airbus. À ce jour, elle a pris livraison de sept de ces appareils et elle prévoit prendre livraison de huit autres appareils en 2020.

Air Canada prévoit la livraison d'un autre appareil A330 d'Airbus en 2020.

**Air Canada Express**

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2019 et au 30 juin 2020, pour le compte d'Air Canada par Jazz, Sky Regional et d'autres sociétés aériennes assurant des vols sous le nom de marque Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada. Le tableau ci-après comprend un nombre important d'appareils qui ont été temporairement immobilisés au sol en conséquence de la pandémie de COVID-19.

	<b>Réel</b>		
	<b>31 décembre 2019</b>	<b>Modifications apportées au premier semestre de 2020</b>	<b>30 juin 2020</b>
E175 d'Embraer	<b>25</b>	-	<b>25</b>
CRJ-100/200 de Bombardier	<b>22</b>	(3)	<b>19</b>
CRJ-900 de Bombardier	<b>26</b>	-	<b>26</b>
Dash 8-100 de Bombardier	<b>6</b>	(6)	-
Dash 8-300 de Bombardier	<b>23</b>	-	<b>23</b>
Dash 8-Q400 de Bombardier	<b>44</b>	-	<b>44</b>
<b>Total – Air Canada Express</b>	<b>146</b>	<b>(9)</b>	<b>137</b>

**Autres appareils exploités par des transporteurs aux termes de CAC**

Au deuxième trimestre de 2020, cinq appareils Beech 1900 de 18 places exploités par des transporteurs pour le compte d'Air Canada aux termes de CAC conclus avec cette dernière ont été retirés du parc aérien.

## 6. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

### 6.1. Liquidité

#### Gestion du risque de liquidité

Air Canada gère ses besoins de liquidité grâce à diverses stratégies, notamment en s'efforçant de maintenir et d'améliorer les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation ainsi que les flux de trésorerie disponibles, en concluant au besoin des engagements de financement pour les appareils nouveaux et actuels ainsi qu'en exécutant d'autres activités de financement.

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements d'immobilisations, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 6.6, 6.7 et 6.8 du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, 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'arrangements de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement.

Au 30 juin 2020, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 9 120 M\$ (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 8 644 M\$ ainsi que de placements à long terme de 476 M\$), comparativement à des liquidités non soumises à restrictions de 7 160 M\$ au 30 juin 2019 (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 921 M\$, de placements à long terme de 253 M\$ ainsi que de facilités de crédit non utilisées de 986 M\$). Se reporter à la sous-rubrique *Incidence de la pandémie de COVID-19* ci-après pour la description des opérations de financement entreprises en 2020.

Air Canada définit la trésorerie excédentaire comme le total de la trésorerie et des placements qui excède le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités d'exploitation. Cette mesure de la liquidité comprend la trésorerie, les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions à court terme ainsi que les placements à long terme. Au vu de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur les produits passages et les produits passages perçus d'avance, Air Canada a modifié sa définition de trésorerie excédentaire au deuxième trimestre de 2020. Air Canada estimait auparavant que le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités commerciales courantes correspondait à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie nécessaire correspond désormais à un montant fixe de 2 400 M\$. Cette estimation tient compte des diverses clauses restrictives de nature financière d'Air Canada, en plus de permettre une couverture convenable des produits passages perçus d'avance et des besoins de liquidité d'Air Canada, qui sont décrits ci-dessus. La trésorerie excédentaire se chiffrait à 6 820 M\$ au 30 juin 2020 (en regard de 4 158 M\$ au 31 décembre 2019 selon la nouvelle méthode de calcul).

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

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus en raison de la pandémie de coronavirus (« COVID-19 ») et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada ainsi qu'aux États-Unis. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020, et comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. Il est prévu que cette incidence considérablement négative sur les flux de trésorerie et la situation financière d'Air Canada se maintiendra, même compte tenu des initiatives d'atténuation décrites à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion. Étant donné l'incertitude qui persiste à l'égard de la pandémie de COVID-19, l'étendue complète et la durée des répercussions demeurent inconnues.

Air Canada a conclu les opérations de financement suivantes en 2020, afin d'accroître sa situation de trésorerie et, par la même occasion, sa souplesse opérationnelle, notamment en vue de l'instauration des mesures d'atténuation et de reprise face à la pandémie de COVID-19.

- En mars 2020, Air Canada a utilisé ses facilités de crédit renouvelables de 600 M\$ US et de 200 M\$, pour un produit global de 1,027 G\$.
- En avril 2020, Air Canada a conclu un emprunt à terme d'une durée de 364 jours d'un montant de 600 M\$ US garanti par des avions et des moteurs de rechange, pour un produit de 829 M\$.
- En avril 2020, Air Canada a conclu un accord de financement relais de 788 M\$ visant 18 appareils A220 d'Airbus, financement qu'Air Canada devrait remplacer par des accords de financement garanti à plus long terme vers la fin de 2020. Le financement à plus long terme devrait être garanti par les 18 appareils A220 d'Airbus.
- En juin 2020, Air Canada a conclu un placement public par voie de prise ferme commercialisé visant 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B de la Société au prix d'offre de 16,25 \$ l'action, pour un produit global de 576 M\$, ainsi qu'un placement privé commercialisé simultané de billets de premier rang non garantis convertibles échéant en 2025 pour un produit global de 748 M\$ US (1 011 M\$). Les billets convertibles portent intérêt au taux annuel de 4,000 % payable semestriellement à terme échu et arriveront à échéance le 1<sup>er</sup> juillet 2025, à moins d'être rachetés, remboursés ou convertis plus tôt. Le taux de conversion initial des billets convertibles correspond à 65,1337 actions par tranche de capital de 1 000 \$ US, soit un prix de conversion initial d'environ 15,35 \$ US l'action. Les billets convertibles peuvent être convertis, au gré d'Air Canada, en trésorerie ou en actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou en actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada ou en une combinaison de ce qui précède. Se reporter à la rubrique 6.9, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'un capital global de 840 M\$ de billets garantis de deuxième rang à 9,00 % échéant en 2024 (les « billets de 2024 »), qui ont été vendus à 98 % de leur valeur nominale. Les billets de 2024 sont des obligations garanties d'Air Canada, assorties d'une sûreté de deuxième rang sur certains intérêts dans des biens immobiliers, de l'équipement de services au sol, certains créneaux aéroportuaires et baux relatifs aux portes d'embarquement et certaines lignes, conjointement avec les créneaux aéroportuaires et les baux relatifs aux portes d'embarquement utilisés pour ces lignes.
- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'une tranche de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie C d'une valeur nominale globale d'environ 315 M\$ US (426 M\$), vendus à 95,002 % de la valeur nominale. La tranche de catégorie C est de rang inférieur aux certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-1, série 2015-2 et série 2017-1 déjà émis; elle est garantie par des charges sur les 27 avions financés au moyen des certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-1, série 2015-2 et série 2017-1. Les certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie C sont assortis d'un taux d'intérêt de 10,500 % par an et leur date de distribution finale prévue est le 15 juillet 2026.
- Le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroplan et de Vacances Air Canada) s'élevait à environ 2,5 G\$ au 30 juin 2020. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour accroître ses niveaux de liquidité, Air Canada envisage d'autres accords de financement.

## 6.2. Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 30 juin 2020 et au 31 décembre 2019.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2020	31 décembre 2019	Variation (\$)
<b>Actif</b>			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 644 \$	5 889 \$	2 755 \$
Autres actifs courants	1 153	1 627	(474)
<b>Actifs courants</b>	<b>9 797 \$</b>	<b>7 516 \$</b>	<b>2 281 \$</b>
Placements, dépôts et autres actifs	774	936	(162)
Immobilisations corporelles	12 369	12 834	(465)
Actifs au titre des régimes de retraite	2 108	2 064	44
Impôt sur le résultat différé	15	134	(119)
Immobilisations incorporelles	1 069	1 002	67
Goodwill	3 273	3 273	-
<b>Total de l'actif</b>	<b>29 405 \$</b>	<b>27 759 \$</b>	<b>1 646 \$</b>
<b>Passif</b>			
Passifs courants	8 374 \$	7 775 \$	599 \$
Dette à long terme et obligations locatives	10 448	8 024	2 424
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	3 787	3 136	651
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	3 064	2 930	134
Provisions liées à la maintenance	1 126	1 240	(114)
Autres passifs non courants	490	181	309
Impôt sur le résultat différé	73	73	-
<b>Total du passif</b>	<b>27 362 \$</b>	<b>23 359 \$</b>	<b>4 003 \$</b>
<b>Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires</b>	<b>2 043 \$</b>	<b>4 400 \$</b>	<b>(2 357) \$</b>
<b>Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires</b>	<b>29 405 \$</b>	<b>27 759 \$</b>	<b>1 646 \$</b>

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 6.4, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les obligations locatives sont examinées aux rubriques 6.3, *Dette nette*, et 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*.

### 6.3. Dette nette

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 30 juin 2020 et au 31 décembre 2019.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	30 juin 2020	31 décembre 2019	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	10 448 \$	8 024 \$	2 424 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	3 236	1 218	2 018
<b>Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante</b>	<b>13 684 \$</b>	<b>9 242 \$</b>	<b>4 442 \$</b>
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie, placements à court terme et placements à long terme	(9 120)	(6 401)	(2 719)
<b>Dette nette<sup>1)</sup></b>	<b>4 564 \$</b>	<b>2 841 \$</b>	<b>1 723 \$</b>

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

Au 30 juin 2020, la dette nette s'établissait à 4 564 M\$, en hausse de 1 723 M\$ par rapport au 31 décembre 2019, du fait de l'incidence des flux de trésorerie nets affectés aux opérations de financement et d'investissement pour le premier semestre de 2020. Se reporter à la rubrique 6.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion, pour un complément d'information sur les opérations de financement par emprunt conclues en 2020. Comme il est expliqué plus amplement à la note 6 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2020, l'option de conversion liée aux billets non garantis de premier rang convertibles échéant en 2025 est comptabilisée à titre de passif financier dérivé incorporé et est imputée aux autres passifs non courants à l'état consolidé de la situation financière. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 30 juin 2020 par rapport au 31 décembre 2019 a accru de 350 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains).

Air Canada a suspendu la présentation du ratio de levier financier, car cette mesure n'est d'aucune utilité eu égard aux graves répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les résultats. Dans le contexte actuel, les niveaux de liquidité (se reporter à la rubrique 6.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion pour l'analyse des niveaux de liquidité et de la trésorerie excédentaire) et l'épuisement du capital net (se reporter à la rubrique 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour l'analyse de l'épuisement du capital net) sont certaines des mesures clés que surveille la direction. L'épuisement du capital net n'est pas une mesure reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Au 30 juin 2020, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada avant impôts s'établissait à 7,5 %. Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 18,5 %, et au coût moyen mixte des emprunts et des obligations locatives de 4,7 % (composé du coût moyen des emprunts de 4,3 % et du coût moyen des obligations locatives de 6,1 %). Par comparaison, au 31 décembre 2019, le CMPC avant impôts s'établissait à 7,0 % et correspondait au coût du capital, estimé à 15,0 %, et au coût moyen mixte des emprunts et des obligations locatives de 5,0 % (composé du coût moyen des emprunts de 4,1 % et du coût moyen des obligations locatives de 6,5 %).

## 6.4. Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 juin 2020 et au 31 décembre 2019.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2020	31 décembre 2019	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 644 \$	5 889 \$	2 755 \$
Créances clients	677	926	(249)
Autres actifs courants	476	701	(225)
<b>Total des actifs courants</b>	<b>9 797 \$</b>	<b>7 516 \$</b>	<b>2 281 \$</b>
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 029	2 456	(427)
Produits passages perçus d'avance	2 433	2 939	(506)
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	676	1 162	(486)
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	3 236	1 218	2 018
<b>Total des passifs courants</b>	<b>8 374 \$</b>	<b>7 775 \$</b>	<b>599 \$</b>
<b>Fonds de roulement, montant net</b>	<b>1 423 \$</b>	<b>(259) \$</b>	<b>1 682 \$</b>

Le montant net du fonds de roulement de 1 423 M\$ au 30 juin 2020 représente un accroissement de 1 682 M\$ par rapport au 31 décembre 2019. Cette amélioration est attribuable aux opérations de financement décrites à la rubrique 6.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion et au reclassement d'une partie des produits différés d'Aéroplan des éléments courants aux éléments non courants, par suite de la réduction estimative des échanges de milles Aéroplan au cours des 12 prochains mois. Ces facteurs, qui ont accru le montant net du fonds de roulement, ont été en partie contrebalancés par le montant négatif des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation imputable au fléchissement des résultats et des produits passages perçus d'avance durant la période en raison de la pandémie de COVID-19. Les produits passages perçus d'avance augmentent généralement aux premier et deuxième trimestres à l'orée de la haute saison estivale. En revanche, du fait de la pandémie de COVID-19 et du fléchissement soudain de la demande passagers, facteurs conjugués à l'accroissement des remboursements aux clients, l'élément de passif au titre des produits passages perçus d'avance a baissé aux premier et deuxième trimestres de 2020. En outre, la valeur résiduelle de billets non remboursables relatifs à des vols annulés en raison de la pandémie de COVID-19 peut être convertie, soit en bon de transport sans date d'expiration et transférable, soit en milles Aéroplan, facteur qui pourrait comprimer encore davantage les produits passages perçus d'avance à mesure que ces valeurs résiduelles sont utilisées pour l'achat de nouveaux billets.

## 6.5. Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2020	2019	Variation (\$)	2020	2019	Variation (\$)
<b>Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation</b>	<b>(1 251) \$</b>	<b>1 090 \$</b>	<b>(2 341) \$</b>	<b>(1 271) \$</b>	<b>4 201 \$</b>	<b>(5 472) \$</b>
Produits des emprunts	3 867	-	3 867	4 894	-	4 894
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(269)	(280)	11	(778)	(532)	(246)
Actions rachetées aux fins d'annulation	-	(103)	103	(132)	(154)	22
Émission d'actions	553	2	551	554	3	551
Frais de financement	(62)	-	(62)	(62)	-	(62)
<b>Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement</b>	<b>4 089 \$</b>	<b>(381) \$</b>	<b>4 470 \$</b>	<b>4 476 \$</b>	<b>(683) \$</b>	<b>5 159 \$</b>
Placements à court terme et placements à long terme	(112)	(139)	27	296	(519)	815
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(212)	(553)	341	(585)	(1 473)	888
Produit de la vente d'actifs	2	1	1	4	3	1
Acquisition d'Aéroplan	-	(20)	20	-	(517)	517
Participation dans Chorus	-	-	-	-	(97)	97
Autres	6	15	(9)	37	51	(14)
<b>Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement</b>	<b>(316) \$</b>	<b>(696) \$</b>	<b>380 \$</b>	<b>(248) \$</b>	<b>(2 552) \$</b>	<b>2 304 \$</b>
<b>Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie</b>	<b>(21) \$</b>	<b>(4) \$</b>	<b>(17) \$</b>	<b>42 \$</b>	<b>(5) \$</b>	<b>47 \$</b>
<b>Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>2 501 \$</b>	<b>9 \$</b>	<b>2 492 \$</b>	<b>2 999 \$</b>	<b>961 \$</b>	<b>2 038 \$</b>

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

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont établis à 1 251 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et à 1 271 M\$ au premier semestre de 2020, soit une détérioration de 2 341 M\$ et de 5 472 M\$, respectivement, en regard des périodes correspondantes de 2019, du fait du fléchissement du résultat d'exploitation et de la contraction de la trésorerie tirée du fonds de roulement en raison de la baisse des produits passages perçus d'avance, facteurs imputables à l'incidence de la pandémie de COVID-19. Des entrées de trésorerie de 1 612 M\$ relatives à l'acquisition d'Aéroplan par Air Canada avaient eu une incidence favorable au premier trimestre de 2019.

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

Les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont chiffrés à 4 089 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et à 4 476 M\$ au premier semestre de 2020, en hausse de 4 470 M\$ et de 5 159 M\$, respectivement, en regard des périodes correspondantes de 2019. Le produit net tiré des financements par instruments d'emprunt et instruments de capitaux propres de 4 358 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et de 5 386 M\$ au premier semestre de 2020 rend compte de l'incidence des opérations de financement décrites à la rubrique 6.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion. La réduction de la dette à long terme et des obligations locatives s'est chiffrée à 269 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et à 778 M\$ au premier semestre de 2020.



### Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont établis à 316 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et à 248 M\$ au premier semestre de 2020, soit une amélioration de 380 M\$ et de 2 304 M\$, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2019. Cette progression traduit en grande partie les transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme au premier trimestre de 2020, outre la baisse des achats nets d'immobilisations corporelles. Les achats d'immobilisations corporelles sont également présentés déduction faite des paiements de règlement additionnels de la part de Boeing relativement à l'immobilisation au sol de la flotte d'appareils 737 MAX. Les chiffres du premier trimestre de 2019 tenaient compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan par Air Canada le 10 janvier 2019.

Se reporter aux rubriques 6.4, *Fonds de roulement*, 6.2, *Situation financière*, 6.3, *Dette nette*, et 6.9, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

### Flux de trésorerie disponibles

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2020	2019	Variation (\$)	2020	2019	Variation (\$)
<b>Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation</b>	<b>(1 251) \$</b>	<b>1 090 \$</b>	<b>(2 341) \$</b>	<b>(1 271) \$</b>	<b>4 201 \$</b>	<b>(5 472) \$</b>
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(212)	(553)	341	(585)	(1 473)	888
Produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan (indiqué ci-dessus)	-	-	-	-	(1 612)	1 612
<b>Flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup></b>	<b>(1 463) \$</b>	<b>537 \$</b>	<b>(2 000) \$</b>	<b>(1 856) \$</b>	<b>1 116 \$</b>	<b>(2 972) \$</b>

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement et du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles. Le produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan a également été exclu du calcul des flux de trésorerie disponibles d'Air Canada en 2019. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Le montant négatif des flux de trésorerie disponibles de 1 463 M\$ s'est détérioré de 2 000 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2019, en raison de la contraction des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation imputable à la pandémie de COVID-19, facteur en partie compensé par la baisse des dépenses d'investissement en glissement annuel.

## Épuisement du capital net

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxième trimestre de 2020	Premier semestre de 2020
<b>Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation</b>	<b>(1 251) \$</b>	<b>(1 271) \$</b>
<b>Flux de trésorerie nets provenant des activités de financement</b>	<b>4 089</b>	<b>4 476</b>
<b>Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement</b>	<b>(316)</b>	<b>(248)</b>
<b>Moins :</b>		
Produit net tiré de nouvelles opérations de financement	(4 358)	(5 386)
Remboursement forfaitaire au titre de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel	-	255
Placements à court terme et à long terme	112	(296)
<b>Épuisement du capital net<sup>1)</sup></b>	<b>(1 724) \$</b>	<b>(2 470) \$</b>

1) L'épuisement du capital net est une mesure financière hors PCGR qu'utilise Air Canada pour mesurer la trésorerie affectée au maintien des activités, au soutien des dépenses d'investissement et au règlement des remboursements ordinaires de la dette, le tout compte non tenu de l'incidence nette du produit tiré de nouvelles opérations de financement. L'épuisement du capital net s'entend des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement, du remboursement forfaitaire à l'échéance d'un titre d'emprunt de 255 M\$ effectué en mars 2020 et de tout remboursement forfaitaire futur à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme.

L'épuisement du capital net au deuxième trimestre de 2020 s'est établi à 1 724 M\$, soit environ 19 M\$ par jour, ce qui correspond aux attentes de la direction. L'épuisement du capital net s'est amélioré progressivement au fil du deuxième trimestre de 2020 à mesure que le montant de la trésorerie affectée au fonds de roulement se stabilisait et que les mesures de compression des coûts d'Air Canada continuaient de porter fruit.

## 6.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

### Appareils 737 MAX de Boeing

L'entente d'Air Canada avec Boeing pour l'achat d'appareils 737 MAX prévoit ce qui suit :

- Des commandes fermes de 50 appareils 737 MAX 8 de Boeing.
- Des options d'achat visant 18 appareils 737 MAX de Boeing.
- Certains droits d'achat visant 30 appareils 737 MAX de Boeing supplémentaires.

Vingt-quatre appareils 737 MAX 8 de Boeing ont été livrés. Le calendrier de livraison des 26 appareils 737 MAX 8 de Boeing restants et leur remise en service sont incertains. Le tableau des engagements en immobilisations ci-après reflète les hypothèses d'Air Canada relatives au calendrier de livraison, qui peuvent changer compte tenu de la durée et de toute incidence connexe de l'immobilisation au sol des avions 737 MAX de Boeing.

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

### Appareils A220-300 d'Airbus

Aux termes d'un contrat d'achat intervenu entre Air Canada et Bombardier Inc. (« Bombardier ») en juin 2016, Air Canada a procédé à la commande ferme de 45 appareils A220-300 d'Airbus (appelés auparavant appareils CS300 de la gamme C Series de Bombardier) et des options visant 30 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires. Le premier appareil A220 d'Airbus a été livré à la fin de 2019, six autres l'ont été au premier semestre de 2020 et huit autres devraient être livrés au cours de 2020. Comme il est indiqué à la rubrique 6.1., *Liquidité*, du présent rapport de gestion, Air Canada a conclu un accord de financement relais de 788 M\$ visant 18 appareils A220 d'Airbus en avril 2020, accord que la Société s'attend à remplacer par des accords de financement garanti à plus long terme au cours de 2020.

### Engagements d'immobilisations

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 était, au 30 juin 2020, d'environ 4 046 M\$. Ce tableau tient compte de l'incidence du programme de réduction et de report des dépenses d'investissement. Se reporter à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2020	2021	2022	2023	2024	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	752 \$	2 213 \$	892 \$	189 \$	- \$	- \$	4 046 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	30	463	486	652	682	Non disponible	Non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement <sup>1)</sup>	52	324	415	407	407	Non disponible	Non disponible
<b>Total des dépenses projetées<sup>2)</sup></b>	<b>834 \$</b>	<b>3 000 \$</b>	<b>1 793 \$</b>	<b>1 248 \$</b>	<b>1 089 \$</b>	<b>Non disponible</b>	<b>Non disponible</b>

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2023 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, une estimation de 407 M\$ a été établie pour 2023 et 2024.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 30 juin 2020, soit 1 \$ US pour 1,3576 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils est basé sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 30 juin 2020.

### 6.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

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

En date du 1<sup>er</sup> juillet 2020, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité de 2,5 G\$. Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations définies du même régime de retraite.

Le total des cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite à prestations déterminées (compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires) devrait se chiffrer à 100 M\$ pour 2020.

Au 30 juin 2020, une tranche approximative de 75 % des actifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada était investie dans des instruments de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche substantielle du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada cherche à maintenir un pourcentage élevé de produits de placement à revenu fixe à long terme afin de couvrir les passifs au titre des régimes de retraite.

## 6.8. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 30 juin 2020, y compris celles liées au paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements. Les dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements présentées dans le tableau ci-après pourraient changer une fois que seront connues la durée et l'incidence de l'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing. Les obligations contractuelles présentées ci-après ne tiennent pas compte de l'incidence des modifications apportées au parc mises en œuvre après le 30 juin 2020 et dont les répercussions n'ont pas encore été déterminées.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2020	2021	2022	2023	2024	Par la suite	Total
<i>Capital</i>							
Dette à long terme	182 \$	2 596 \$	540 \$	2 258 \$	1 142 \$	3 865 \$	10 583 \$
Obligations locatives	336	534	456	447	410	1 411	3 594
<b>Total des obligations liées au capital</b>	<b>518 \$</b>	<b>3 130 \$</b>	<b>996 \$</b>	<b>2 705 \$</b>	<b>1 552 \$</b>	<b>5 276 \$</b>	<b>14 177 \$</b>
<i>Intérêts</i>							
Dette à long terme	193	374	322	293	209	354	1 745
Obligations locatives	100	168	136	110	83	364	961
<b>Total des intérêts</b>	<b>293 \$</b>	<b>542 \$</b>	<b>458 \$</b>	<b>403 \$</b>	<b>292 \$</b>	<b>718 \$</b>	<b>2 706 \$</b>
<b>Total de la dette à long terme et des obligations locatives</b>	<b>811 \$</b>	<b>3 672 \$</b>	<b>1 454 \$</b>	<b>3 108 \$</b>	<b>1 844 \$</b>	<b>5 994 \$</b>	<b>16 883 \$</b>
<b>Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements</b>	<b>752 \$</b>	<b>2 213 \$</b>	<b>892 \$</b>	<b>189 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>4 046 \$</b>
<b>Total des obligations contractuelles<sup>1)</sup></b>	<b>1 563 \$</b>	<b>5 885 \$</b>	<b>2 346 \$</b>	<b>3 297 \$</b>	<b>1 844 \$</b>	<b>5 994 \$</b>	<b>20 929 \$</b>

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

## 6.9. Capital-actions

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

	30 juin 2020	31 décembre 2019
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable	103 111 935	126 664 740
Actions à droit de vote	193 589 041	137 151 838
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>296 700 976</b>	<b>263 816 578</b>
<b>Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises</b>		
Billets convertibles	48 687 441	-
Options sur actions	5 916 010	4 890 095
<b>Total des actions pouvant être émises</b>	<b>54 603 451</b>	<b>4 890 095</b>
<b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>	<b>351 304 427</b>	<b>268 706 673</b>

En juin 2020, Air Canada a conclu un placement public par voie de prise ferme commercialisé visant 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B de la Société ainsi qu'un placement privé commercialisé simultanément de billets de premier rang non garantis convertibles échéant en 2025. Se reporter à la rubrique 6.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**Offre publique de rachat dans le cours normal des activités**

En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a suspendu au début de mars 2020 les rachats d'actions dans le cadre de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités (le renouvellement de l'offre publique de rachat antérieure avait été autorisé par la Bourse de Toronto) pour ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B (collectivement les « actions »), autorisant l'achat, entre le 31 mai 2019 et le 30 mai 2020, d'au plus 10 % du flottant d'Air Canada au 17 mai 2019, soit un maximum de 24 130 551 actions. L'offre publique de rachat dans le cours normal des activités a expiré en mai 2020 et Air Canada ne l'a pas renouvelée. Pour cette raison, aucune action n'a été rachetée au deuxième trimestre de 2020.

Au premier trimestre de 2020, Air Canada a racheté au total, aux fins d'annulation, 2 910 800 actions à un prix moyen de 43,76 \$ l'action pour une contrepartie totale de 127 M\$.

**Placement d'actions**

En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme commercialisé de 35 420 000 actions au prix de 16,25 \$ l'action, moyennant un produit brut total de 576 M\$, qui comprend un produit brut de 75 M\$ tiré de l'exercice intégral par les preneurs fermes de leur option de surallocation visant l'achat d'au plus 4 620 000 actions. Après déduction des honoraires de prise ferme et des frais de placement, le produit net s'est établi à 552 M\$.

## 7. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2018		2019				2020	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Produits d'exploitation	5 395 \$	4 227 \$	4 434 \$	4 738 \$	5 529 \$	4 429 \$	3 722 \$	527 \$
Charges d'exploitation	4 472	4 048	4 307	4 316	4 573	4 284	4 155	2 082
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>923</b>	<b>179</b>	<b>127</b>	<b>422</b>	<b>956</b>	<b>145</b>	<b>(433)</b>	<b>(1 555)</b>
<b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>	<b>31</b>	<b>(570)</b>	<b>158</b>	<b>18</b>	<b>(78)</b>	<b>27</b>	<b>(843)</b>	<b>74</b>
<b>Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat</b>	<b>954</b>	<b>(391)</b>	<b>285</b>	<b>440</b>	<b>878</b>	<b>172</b>	<b>(1 276)</b>	<b>(1 481)</b>
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(252)	31	60	(97)	(242)	(20)	227	(271)
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>	<b>702 \$</b>	<b>(360) \$</b>	<b>345 \$</b>	<b>343 \$</b>	<b>636 \$</b>	<b>152 \$</b>	<b>(1 049) \$</b>	<b>(1 752) \$</b>
<b>Bénéfice (perte) par action – résultat dilué</b>	<b>2,55 \$</b>	<b>(1,33) \$</b>	<b>1,26 \$</b>	<b>1,26 \$</b>	<b>2,35 \$</b>	<b>0,56 \$</b>	<b>(4,00) \$</b>	<b>(6,44) \$</b>
<b>Résultat avant impôts ajusté<sup>1)</sup></b>	<b>815 \$</b>	<b>68 \$</b>	<b>24 \$</b>	<b>326 \$</b>	<b>857 \$</b>	<b>66 \$</b>	<b>(520) \$</b>	<b>(1 438) \$</b>

1) *Le résultat avant impôts ajusté n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.*

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

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

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

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

Réseau	2019				2020	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
PPSMO (en cents)	14,6	15,5	15,8	15,0	13,6	9,2
CESMO (en cents)	16,6	15,5	14,1	16,2	17,7	92,9
CESMO ajustées (en cents) <sup>1)</sup>	11,6	11,1	10,1	11,9	13,1	76,9
Coût du litre de carburant (en cents) <sup>2)</sup>	75,5	79,2	74,7	75,0	69,2	51,8

1) *Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.*

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

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

Réseau	2018		2019				2020	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
PMP (en millions)	28 465	20 801	21 293	23 463	27 954	21 403	17 507	783
SMO (en millions)	33 137	25 598	26 016	27 910	32 457	26 431	23 511	2 243
Coefficient d'occupation (en %)	85,9	81,3	81,8	84,1	86,1	81,0	74,5	34,9
<b>Lignes intérieures</b>								
PMP (en millions)	6 339	4 684	4 251	5 097	6 298	4 682	3 604	376
SMO (en millions)	7 482	5 667	5 274	6 068	7 474	5 861	4 930	876
Coefficient d'occupation (en %)	84,7	82,7	80,6	84,0	84,3	79,9	73,1	43,0
<b>Lignes transfrontalières</b>								
PMP (en millions)	4 172	3 734	4 296	3 845	4 010	3 695	3 322	25
SMO (en millions)	4 962	4 662	5 341	4 686	4 764	4 700	4 741	106
Coefficient d'occupation (en %)	84,1	80,1	80,4	82,0	84,2	78,6	70,1	23,8
<b>Lignes transatlantiques</b>								
PMP (en millions)	10 642	5 813	4 943	7 496	10 580	6 265	4 369	214
SMO (en millions)	12 231	7 206	6 177	8 882	12 068	7 710	5 964	888
Coefficient d'occupation (en %)	87,0	80,6	80,0	84,4	87,7	81,3	73,3	24,1
<b>Lignes transpacifiques</b>								
PMP (en millions)	5 630	4 514	4 486	5 072	5 364	4 504	3 026	113
SMO (en millions)	6 484	5 541	5 367	5 971	6 217	5 456	3 957	290
Coefficient d'occupation (en %)	86,8	81,5	83,6	84,9	86,3	82,6	76,5	38,9
<b>Autres lignes</b>								
PMP (en millions)	1 682	2 056	3 317	1 953	1 702	2 257	3 186	55
SMO (en millions)	1 978	2 522	3 857	2 303	1 934	2 704	3 919	83
Coefficient d'occupation (en %)	85,0	81,6	86,0	84,8	88,0	83,5	81,3	66,3

## 8. 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 13, *Instruments financiers et gestion du risque*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada et ils n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

Se reporter à la note 10 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du deuxième trimestre de 2020 pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

## 9. MÉTHODES COMPTABLES

Les méthodes comptables d'Air Canada sont résumées à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada et elles n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors, à l'exception de l'ajout ci-après. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du deuxième trimestre de 2020 pour un complément d'information sur les méthodes comptables d'Air Canada.

### **Subventions gouvernementales**

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

## 10. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les jugements et estimations comptables critiques d'Air Canada sont résumés à la rubrique 15, *Jugements et estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. Ils n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors, à l'exception des répercussions de la pandémie de COVID-19, situation en constante évolution qui fait l'objet d'une analyse plus poussée à la note 3 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du deuxième trimestre de 2020.

La pandémie de COVID-19 et son incidence sur l'économie évoluent sans cesse de manière imprévisible et présentent de nombreuses variables et éventualités à prendre en compte à des fins de modélisation. Au cours des périodes futures, les effets de la pandémie pourraient avoir des répercussions importantes sur les produits prévus de la Société et la valeur recouvrable des UGT.

## 11. ARRANGEMENTS HORS BILAN

L'information sur les arrangements hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 16, *Arrangements hors bilan*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. Les arrangements hors bilan n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

## 12. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 juin 2020, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.



### 13. SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS

Dans son rapport de gestion de 2019, Air Canada présentait l'incidence financière que les variations des prix du carburant aviation et la valeur du dollar canadien auraient eue de manière générale sur le résultat d'exploitation antérieur d'Air Canada. Étant donné la pandémie de COVID-19 et ses répercussions sur les résultats financiers d'Air Canada, les renseignements fournis à ce moment-là ne donnent pas une indication des tendances futures ou des résultats futurs et, compte tenu de cette incertitude, il est impossible pour Air Canada de prédire ces tendances ou résultats.

### 14. FACTEURS DE RISQUE

Pour obtenir une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada, se reporter à la rubrique 20, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. À l'exception de la mise à jour qui suit, il n'est survenu aucune modification notable visant les facteurs de risque concernant la Société depuis lors.

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus en raison de la pandémie de coronavirus (« COVID-19 ») et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada ainsi qu'aux États-Unis. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La demande pour le reste de 2020 demeure très difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements de par le monde et la sévérité des restrictions au Canada; ces restrictions et les inquiétudes au sujet des déplacements liées à la pandémie de COVID-19 ainsi que les attentes des passagers concernant certaines précautions comme la distanciation physique compriment sensiblement la demande. En outre, la pandémie de COVID-19 a de sérieuses répercussions économiques, notamment sur les dépenses des entreprises et des ménages, facteur qui pourrait en retour affecter gravement la demande de transport. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation s'améliorera. La Société suit de très près la situation et prendra les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19. Ces mesures dépendront de divers facteurs, dont l'évolution de l'épidémie, les mesures prises par le gouvernement et la réaction des passagers, ainsi que le moment de la reprise visant les voyages internationaux et les voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, dont aucun ne peut être prédit avec certitude.

Air Canada a instauré et mis de l'avant un certain nombre de mesures de sécurité en raison de la pandémie de COVID-19, notamment le programme Air Canada SoinPropre+. Elle s'est de plus adressée publiquement aux gouvernements et autres autorités en vue que soit reconnue l'efficacité de ces mesures de sécurité et que soit permis un allègement mesuré et responsable des restrictions de déplacements, à l'instar des mesures adoptées dans d'autres territoires. Air Canada demeurera défavorablement affectée si ces restrictions restent en vigueur indéfiniment. Air Canada, sa marque et sa réputation pourraient également se ressentir défavorablement de la perception que les mesures de sécurité instaurées ne suffisent pas à atténuer le risque de transmission de la COVID-19 ou à alléger les restrictions de déplacements imposées par les gouvernements.

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

Du fait de la pandémie de COVID-19, Air Canada a réduit sa capacité de 92 % pour le deuxième trimestre de 2020 en regard du deuxième trimestre de 2019 et elle prévoit la réduire d'environ 80 % pour le troisième trimestre de 2020 par rapport au troisième trimestre de 2019. La Société continuera d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre les mesures nécessaires pour tenir compte de la demande en fonction des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des fermetures de frontières à l'échelle mondiale ainsi que de la demande passagers.

Air Canada offre aux clients ayant acheté un billet et qui sont touchés par les annulations l'option de le convertir en bon de transport d'Air Canada sans date d'expiration et transférable. Les clients peuvent également convertir la valeur résiduelle de leur billet en milles Aéroplan avec d'autres milles Aéroplan en prime. Air Canada rembourse les billets à tarif remboursable conformément aux modalités les régissant. Selon les lois en vigueur dans les territoires visés par certains vols, Air Canada peut être tenue de rembourser des billets à tarif non remboursable. Le non-remboursement de billets non remboursables expose Air Canada à des litiges, notamment des recours collectifs, ainsi qu'à des mesures d'application par les autorités de réglementation dans certains territoires, en plus de risquer de nuire à sa marque et à sa réputation. En ce qui concerne les pays où les obligations de remboursement sont ou seront maintenues ou appliquées, les remboursements connexes auront des répercussions sur la liquidité d'Air Canada. L'incidence de l'un ou l'autre de ces risques pourrait être considérable.

Se reporter à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les activités de financement et autres mesures prises relativement à la crise provoquée par la pandémie de COVID-19 ainsi qu'à la rubrique 10, *Jugements et estimations comptables critiques*, du présent rapport de gestion pour une analyse des estimations et jugements critiques mis à jour pour tenir compte des répercussions actuellement connues de la pandémie de COVID-19.

## 15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

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

Dans les documents déposés par la Société pour l'exercice 2019, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Dans les documents déposés par la Société pour le deuxième trimestre de 2020, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

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

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

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2020, aucune modification significative au contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence significative sur celui-ci.

## 16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci.

### BAIIDA

Le BAIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu des résultats d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAIIDA, car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.

Le BAIIDA est rapproché du bénéfice d'exploitation (de la perte d'exploitation) selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2020	2019	Variation (\$)	2020	2019	Variation (\$)
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>(1 555) \$</b>	<b>422 \$</b>	<b>(1 977) \$</b>	<b>(1 988) \$</b>	<b>549 \$</b>	<b>(2 537) \$</b>
<b>Rajouter :</b>						
Dotation aux amortissements	487	494	(7)	991	950	41
<b>BAIIDA (y compris les éléments particuliers)</b>	<b>(1 068) \$</b>	<b>916 \$</b>	<b>(1 984) \$</b>	<b>(997) \$</b>	<b>1 499 \$</b>	<b>(2 496) \$</b>
Retrancher l'incidence des éléments particuliers <sup>1)</sup>	236	-	236	236	-	236
<b>BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)</b>	<b>(832) \$</b>	<b>916 \$</b>	<b>(1 748) \$</b>	<b>(761) \$</b>	<b>1 499 \$</b>	<b>(2 260) \$</b>

1) Au deuxième trimestre de 2020, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers liés à la pandémie de COVID-19 totalisant 236 M\$. Se reporter à la rubrique 4, Résultat des activités, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

### CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant des activités de la Société et d'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et des éléments particuliers, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.

Dans le calcul des CESMO ajustées, la charge de carburant aviation n'est pas comprise dans les charges d'exploitation, car elle fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, les événements géopolitiques, les coûts de raffinage du carburant aviation et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada que certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyageur comparables n'engagent pas. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

Le fait d'exclure des charges d'exploitation la charge de carburant aviation, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et les éléments particuliers permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

Les CESMO ajustées se rapprochent des charges d'exploitation selon les PCGR de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2020	2019	Variation (\$)	2020	2019	Variation (\$)
<b>Charges d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>2 082 \$</b>	<b>4 316 \$</b>	<b>(2 234) \$</b>	<b>6 237 \$</b>	<b>8 623 \$</b>	<b>(2 386) \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>						
Charge de carburant aviation	(124)	(1 117)	993	(960)	(2 114)	1 154
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	3	(116)	119	(231)	(410)	179
Éléments particuliers <sup>1)</sup>	(236)	-	(236)	(236)	-	(236)
<b>Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus</b>	<b>1 725 \$</b>	<b>3 083 \$</b>	<b>(1 358) \$</b>	<b>4 810 \$</b>	<b>6 099 \$</b>	<b>(1 289) \$</b>
<b>SMO (en millions)</b>	<b>2 243</b>	<b>27 910</b>	<b>(92,0) %</b>	<b>25 754</b>	<b>53 927</b>	<b>(52,2) %</b>
<b>CESMO ajustées (en cents)</b>	<b>76,91 ¢</b>	<b>11,05 ¢</b>	<b>596,2 %</b>	<b>18,68 ¢</b>	<b>11,31 ¢</b>	<b>65,1 %</b>

1) Au deuxième trimestre de 2020, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers liés à la pandémie de COVID-19 totalisant 236 M\$. Se reporter à la rubrique 4, Résultat des activités, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

### Résultat avant impôts ajusté

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2020	2019	Variation (\$)	2020	2019	Variation (\$)
<b>Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR</b>	<b>(1 481) \$</b>	<b>440 \$</b>	<b>(1 921) \$</b>	<b>(2 757) \$</b>	<b>725 \$</b>	<b>(3 482) \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>						
Éléments particuliers <sup>1)</sup>	236	-	236	236	-	236
Perte (profit) de change	(242)	(117)	(125)	469	(380)	849
Coût financier net au titre des avantages du personnel	9	9	-	20	19	1
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	40	(6)	46	74	(14)	88
<b>Résultat avant impôts ajusté</b>	<b>(1 438) \$</b>	<b>326 \$</b>	<b>(1 764) \$</b>	<b>(1 958) \$</b>	<b>350 \$</b>	<b>(2 308) \$</b>

1) Au deuxième trimestre de 2020, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers liés à la pandémie de COVID-19 totalisant 236 M\$. Se reporter à la rubrique 4, Résultat des activités, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

### **Flux de trésorerie disponibles**

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. En outre, les flux de trésorerie disponibles de 2019 ne tiennent pas compte du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

### **Épuisement du capital net**

Air Canada utilise l'épuisement du capital net pour mesurer la trésorerie affectée au maintien des activités, au soutien des dépenses d'investissement et au règlement des remboursements ordinaires de la dette, le tout compte non tenu de l'incidence nette du produit tiré de nouvelles opérations de financement. L'épuisement du capital net s'entend des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement, du remboursement forfaitaire à l'échéance d'un titre d'emprunt de 255 M\$ effectué en mars 2020 et de tout remboursement forfaitaire futur à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme. Se reporter à la rubrique 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

## 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.

**Boeing** – The Boeing Company.

**Bombardier** – Bombardier Inc.

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

**CESMO** – Charges d'exploitation par SMO.

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

**Coût moyen pondéré du capital (CMPC)** – Mesure du coût du capital qu'établit la direction en pondérant de façon proportionnelle chaque catégorie de capital.

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

**Épuisement du capital net** – Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement, du remboursement forfaitaire à l'échéance d'un titre d'emprunt de 255 M\$ effectué en mars 2020 et de tout remboursement forfaitaire futur à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme. Se reporter à la rubrique 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, et à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion.

**Flux de trésorerie disponibles** – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles de 2019 ne tiennent pas compte du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

**Rendement unitaire** – Moyenne des produits passages par PMP.

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

**Sky Regional** – Sky Regional Airlines Inc.