



Deuxième trimestre de 2021

Rapport de gestion

Le 23 juillet 2021

TABLE DES MATIÈRES

1. POINTS SAILLANTS	2
2. INTRODUCTION.....	3
3. À PROPOS D’AIR CANADA.....	5
4. APERÇU GÉNÉRAL.....	6
5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS.....	13
6. PARC AÉRIEN	23
7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL.....	25
7.1. LIQUIDITÉ.....	25
7.2. SITUATION FINANCIÈRE	26
7.3. DETTE NETTE.....	27
7.4. FONDS DE ROULEMENT.....	28
7.5. FLUX DE TRÉSORERIE.....	29
7.6. DÉPENSES D’INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES.....	33
7.7. OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE.....	33
7.8. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	34
7.9. CAPITAL-ACTIONS.....	35
8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS.....	36
9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE.....	36
10. MÉTHODES ET CONTRÔLES COMPTABLES	36
11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES.....	37
12. ARRANGEMENTS HORS BILAN	37
13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	37
14. FACTEURS DE RISQUE	37
15. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	38

1. POINTS SAILLANTS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
Mesures de performance financière	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Produits d'exploitation	837	527	310	1 566	4 249	(2 683)
Perte d'exploitation	(1 133)	(1 555)	422	(2 182)	(1 988)	(194)
Perte avant impôts sur le résultat	(1 298)	(1 481)	183	(2 685)	(2 757)	72
Perte nette	(1 165)	(1 752)	587	(2 469)	(2 801)	332
Résultat avant impôts ajusté ¹⁾	(1 210)	(1 438)	228	(2 545)	(1 958)	(587)
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	(656)	(832)	176	(1 419)	(761)	(658)
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	9 775	9 120	655	9 775	9 120	655
Perte par action – résultat dilué	(3,31)	(6,44)	3,13	(7,19)	(10,48)	3,29
Statistiques d'exploitation ³⁾	2021	2020	Variation (%)	2021	2020	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	1 687	783	115,4	3 518	18 290	(80,8)
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	4 000	2 243	78,4	8 211	25 754	(68,1)
Coefficient d'occupation (en %)	42,2 %	34,9 %	7,3 pt ⁶⁾	42,8 %	71,0 %	(28,2) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	25,3	26,4	(4,2)	23,3	18,6	25,5
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	10,7	9,2	15,7	10,0	13,2	(24,3)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	20,9	23,5	(10,9)	19,1	16,5	15,6
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	49,3	92,9	N.S. ⁷⁾	45,7	24,2	N.S.
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	41,5	76,9	N.S.	40,9	18,7	N.S.
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	16,5	16,4	0,7	16,3	24,7	(33,8)
Coût du litre de carburant (en cents)	68,3	51,8	32,0	65,6	66,3	(0,9)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	349 690	240 783	45,2	668 048	1 448 902	(53,9)
Passagers payants transportés (en milliers) ⁵⁾	1 165	480	142,7	2 289	10 407	(78,0)

1) Le résultat avant impôts ajusté, le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors 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 de facilités de crédit renouvelables et autres d'Air Canada. Au 30 juin 2021, les liquidités non soumises à restrictions se chiffraient à 9 775 M\$, et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie, de placements à court terme et de placements à long terme de 5 661 M\$, d'un montant non prélevé de 3 975 M\$ au titre des facilités de crédit accordées par le gouvernement du Canada et des fonds disponibles de 139 M\$ dans le cadre de la facilité de crédit affectée à des remboursements. Au 30 juin 2020, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie de 9 120 M\$, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 8 644 M\$ et de placements à long terme de 476 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) 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.

6) « pt » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.

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

2. INTRODUCTION

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada »), Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge ») et Aéroplan inc. (« Aéroplan »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2021, 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 2021 et les notes complémentaires d'Air Canada, ainsi qu'avec les états financiers consolidés audités annuels de 2020 et les notes complémentaires d'Air Canada et le rapport de gestion de 2020 d'Air Canada datés du 12 février 2021. 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. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 22 juillet 2021.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 23 juillet 2021, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du deuxième trimestre de 2021. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au sedar.com.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent rapport de gestion en renferme, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation en valeurs mobilières peuvent en renfermer. Ces énoncés prospectifs découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme *préliminaire*, *prévoir*, *croire*, *pouvoir*, *estimer*, *projeter* et *planifier*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent rapport de gestion et les documents qui y sont intégrés par renvoi, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. La réalisation des énoncés prospectifs reste assujettie, notamment, à la survenance possible d'événements externes ou à l'incertitude qui caractérise les activités d'Air Canada. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs en raison de divers facteurs, entre autres ceux dont il est fait mention ci-après.

Air Canada, à l'image de l'industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à une chute prononcée du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en

particulier au Canada. La demande de voyages demeure difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements de par le monde et la sévérité des restrictions qui n'ont commencé à s'assouplir que récemment au Canada. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation pourrait s'améliorer. La Société suit de très près la situation et prendra les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19, laquelle dépendra de divers facteurs, parmi lesquels l'évolution de l'épidémie, la disponibilité et l'efficacité de tests de dépistage rapides, de vaccins et de traitements contre le virus, les mesures prises par les gouvernements et la réaction des passagers, ainsi que le moment de la reprise des voyages internationaux et des voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, aucun de ces facteurs ne pouvant être prédit avec certitude.

Les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, la concurrence, les cours de l'énergie, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les autres épidémies, les attentats terroristes, les conflits armés, sa dépendance envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, sa capacité d'exploiter avec succès son programme de fidélité transformé, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les interruptions de service, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les risques liés de manière générale à l'immobilisation au sol de certains modèles d'avions, les régimes de retraite, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de ce rapport (ou à la date précisée de leur formulation) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

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, selon le cas. Par ailleurs, Air Canada est propriétaire ou titulaire de droits d'auteur qui protègent également le contenu de ses produits ou de ses services. Pour des raisons pratiques uniquement, les marques de commerce, les marques de service, les dénominations commerciales et les droits d'auteur mentionnés dans le présent rapport de gestion peuvent être indiqués sans être suivis des symboles ©, ^{MD} ou ^{MC}. En revanche, Air Canada se réserve le droit de faire valoir ses droits ou ceux des donneurs de licence concernés à l'égard de ces marques de commerce, marques de service, dénominations commerciales et droits d'auteur en vertu de toute loi applicable. Le présent rapport de gestion peut également inclure des marques de commerce, marques de service et dénominations commerciales de tiers. Leur utilisation par Air Canada ne sous-entend pas que celle-ci a des liens avec leurs propriétaires ou titulaires de licence, ni que ceux-ci recommandent ou commanditent Air Canada ou entretiennent des liens avec elle.

3. À PROPOS D'AIR CANADA

Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada, tant sur les marchés intérieurs et transfrontaliers (Canada-États-Unis) qu'internationaux. Sa mission consiste à relier le Canada et le monde.

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

Au premier semestre de 2021, de concert avec ses partenaires transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte aux termes de CAC, Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 221 vols réguliers directs vers 112 destinations sur cinq continents. En 2020, Air Canada, conjointement avec Jazz, Sky Regional et d'autres transporteurs aériens régionaux exploitant des vols pour son compte aux termes de CAC, a assuré quotidiennement en moyenne 544 vols réguliers directs vers 192 destinations sur les six continents (même si, en raison de la pandémie de COVID-19, les vols vers de nombreuses destinations ont été suspendus ou n'ont pas été exploités de façon continue).

Au 30 juin 2021, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comprenait 168 appareils, soit 90 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus et 78 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 39 appareils monocouloirs d'Airbus. Au 30 juin 2021, le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 50 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, 54 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de De Havilland et 25 appareils E175 d'Embraer pour un total de 129 appareils. Par comparaison, au 31 décembre 2020, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comprenait 169 appareils, soit 91 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus (notamment 24 appareils 737 MAX de Boeing qui avaient été immobilisés au sol en 2020 dont certains ont été remis en service le 1^{er} février 2021) et 78 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 39 appareils monocouloirs d'Airbus et le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 49 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, 62 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de De Havilland et 25 appareils E175 d'Embraer, pour un total de 136 appareils.

Air Canada est membre cofondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Grâce à ce réseau de 26 sociétés aériennes, Air Canada propose à sa clientèle un vaste réseau mondial, ainsi que la réciprocité des programmes de fidélité, outre l'accès aux salons et autres installations communes dans les aéroports.

Le programme Aéroplan d'Air Canada est le principal programme de fidélité du Canada en matière de voyages. L'adhésion permet d'accumuler des points Aéroplan pour des voyages par Air Canada et certains partenaires et pour l'achat de produits et services auprès de fournisseurs et partenaires participants. Les membres peuvent échanger leurs points contre un vaste éventail de voyages, marchandises, cartes-cadeaux et autres primes offertes directement par les partenaires participants ou par l'entremise de fournisseurs d'Aéroplan. Le statut Aéroplan Élite reconnaît la fidélité des grands voyageurs d'Air Canada ainsi que des membres les plus actifs d'Aéroplan en leur offrant une gamme de services prioritaires associés aux voyages et de privilèges réservés aux membres.

Vacances Air Canada, l'un des principaux voyagistes au Canada, élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances dans le secteur des voyages d'agrément à destination de l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique Sud, Australie et Asie), et dans le secteur des voyages d'agrément à destination du Canada. Il offre des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles. Air Canada Rouge est le transporteur loisirs de la Société.

Air Canada Cargo, division d'Air Canada, est un fournisseur de services de fret aérien d'envergure mondiale qui assure des services de transport de fret par l'entremise de vols de passagers et de vols tout-cargo. En 2021, Air Canada Cargo s'attend à continuer d'utiliser des gros-porteurs du parc principal d'Air Canada, notamment certains appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus qui ont été convertis et sont dotés d'un espace de chargement de fret accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers. En 2021, Air Canada s'attend également à générer des produits fret supplémentaires découlant du secteur du commerce électronique et de la conversion en avions-cargos de plusieurs appareils 767 de Boeing détenus en propriété afin de tirer parti de la croissance du commerce électronique.

4. APERÇU GÉNÉRAL

Air Canada, à l'image de l'industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à une chute prononcée du trafic et à une baisse correspondante des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, y compris au Canada. Au deuxième trimestre de 2021, le Canada a continué d'imposer ou de maintenir certaines des restrictions de déplacements et obligations de mise en quarantaine les plus strictes du monde. Ces mesures comprennent les suivantes:

- Restrictions de déplacements visant les voyages internationaux discrétionnaires (non essentiels), notamment vers les États-Unis.
- Interdiction d'entrée au Canada visant les ressortissants étrangers, sous réserve de certaines exceptions limitées.
- Mise en quarantaine obligatoire de 14 jours imposée aux voyageurs arrivant au Canada, sous réserve de certaines exceptions limitées.
- Test PCR de dépistage obligatoire avant l'embarquement, à l'arrivée et le huitième jour pour les voyageurs internationaux de cinq ans et plus arrivant au Canada.
- Mise en quarantaine dans un hôtel désigné par le gouvernement pendant au plus trois jours aux frais du voyageur dans l'attente du test PCR de dépistage effectué à l'arrivée. Si le résultat est négatif, les voyageurs doivent poursuivre leur période de quarantaine dans le lieu de leur choix. En cas de résultat positif au test de dépistage de la COVID-19, les voyageurs se voient imposer un isolement supplémentaire dans un établissement désigné par le gouvernement.
- Avis aux navigants (NOTAM) limitant tous les vols de passagers commerciaux et privés directs depuis l'Inde pour le Canada, outre l'imposition aux voyageurs aériens au départ de l'Inde ou du Pakistan à destination du Canada au moyen d'un itinéraire indirect d'obtenir un test de dépistage de la COVID-19 avant l'embarquement de la part d'un pays tiers avant de poursuivre leur voyage à destination du Canada.

Le 21 juin 2021, le gouvernement du Canada a prolongé l'application de ces mesures jusqu'au 21 juillet 2021, compte tenu des exceptions prévues dans la première phase de l'assouplissement des mesures frontalières, qui est décrite ci-après. Le Pakistan a également été retiré du NOTAM le 21 juin 2021.

Toujours le 21 juin 2021, le gouvernement du Canada a annoncé la phase initiale de l'assouplissement des mesures frontalières pour les voyageurs autorisés à entrer au Canada. Au 5 juillet 2021, les voyageurs entièrement vaccinés qui sont autorisés à entrer au Canada ne sont plus soumis à l'obligation fédérale de se mettre en quarantaine ou de subir un test de dépistage de la COVID-19 au huitième jour suivant leur arrivée. Les voyageurs non vaccinés ou partiellement vaccinés autorisés à entrer au Canada demeurent assujettis aux mesures susmentionnées, hormis dans le cas des enfants à charge d'au plus cinq ans qui sont accompagnés par des voyageurs entièrement vaccinés. Les personnes voyageant avec des enfants à charge non vaccinés ou partiellement vaccinés d'au moins cinq ans, ou avec des adultes

à charge non vaccinés ou partiellement vaccinés, doivent respecter les mesures susmentionnées, à l'exception du séjour de trois nuits dans un hôtel désigné par le gouvernement.

D'après l'annonce du gouvernement du Canada, les voyageurs qui peuvent entrer au Canada comprennent les citoyens canadiens, les résidents permanents et les personnes inscrites en vertu de la loi fédérale intitulée *Loi sur les Indiens*, ainsi que certains ressortissants étrangers qui sont autorisés à entrer au Canada en fonction de certaines mesures d'entrée. Les restrictions existantes qui s'appliquent aux vols internationaux et qui canalisent les vols commerciaux internationaux réguliers de passagers vers quatre aéroports canadiens (l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, l'aéroport international Pearson de Toronto, l'aéroport international de Calgary et l'aéroport international de Vancouver) sont maintenues dans la première phase de réouverture, mais elles sont élargies dans le cadre de l'annonce récente du gouvernement du Canada dont il est question ci-après.

Le 19 juillet 2021, le gouvernement du Canada a annoncé une mise à jour sur l'assouplissement des mesures frontalières pour les voyageurs autorisés à entrer au Canada. Les mesures annoncées comprennent ce qui suit :

- À compter du 9 août 2021, les citoyens et résidents permanents entièrement vaccinés des États-Unis, qui vivent dans ce pays, pourront entrer au Canada pour un voyage non essentiel. Les voyageurs américains qui ne sont pas entièrement vaccinés et tous les autres ressortissants étrangers continueront d'être interdits d'entrée au Canada, sauf s'ils bénéficient déjà d'une exemption précisée dans les décrets pris au titre de la *Loi sur la mise en quarantaine*.
- Les enfants non vaccinés de moins de 12 ans ou les enfants à charge non vaccinés accompagnés de voyageurs entièrement vaccinés qui sont autorisés à entrer au Canada n'auront pas à faire une quarantaine, mais ils devront suivre des mesures sanitaires rigoureuses, notamment éviter les lieux collectifs – tels que les écoles, les camps de jour ou les garderies – pendant les 14 premiers jours suivant leur arrivée. Les enfants non vaccinés devront se soumettre aux tests de dépistage du premier et du huitième jour. Des détails supplémentaires sur les exigences relatives aux enfants non vaccinés de moins de 12 ans et les enfants à charge non vaccinés seront communiqués dans les jours qui viennent.
- Pourvu que l'épidémiologie de la COVID-19 au Canada reste favorable, le gouvernement du Canada entend ouvrir ses frontières le 7 septembre 2021 aux voyageurs qui se déplacent pour un motif non essentiel, peu importe le pays d'où ils arrivent, s'ils ont été entièrement vaccinés au moyen de vaccins autorisés par le gouvernement du Canada au moins 14 jours avant leur arrivée au Canada et s'ils satisfont à des conditions d'entrée précises. Un test PCR de dépistage de la COVID-19 effectué dans les 72 heures précédant l'arrivée au Canada sera exigé de tous les voyageurs, peu importe leur statut vaccinal.
- L'obligation de mise en quarantaine dans un hôtel désigné par le gouvernement sera levée pour tous les voyageurs à compter du 9 août 2021.
- À compter du 9 août 2021, cinq aéroports canadiens (l'aéroport international Stanfield d'Halifax, l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, l'aéroport international Richardson de Winnipeg et l'aéroport international d'Edmonton) pourront accueillir des vols de passagers commerciaux internationaux réguliers, en plus des quatre aéroports canadiens qui sont actuellement ouverts pour les vols commerciaux internationaux de passagers.
- L'assouplissement des restrictions visant le test de dépistage entrera en vigueur pour les trajets courts, les passagers devront remettre un formulaire ArriveCan dûment rempli avant d'embarquer à bord de tout avion à destination du Canada et le test de dépistage de la COVID-19 après l'arrivée ne sera plus nécessaire pour les voyageurs entièrement vaccinés, à moins qu'ils

n'aient été choisis au hasard pour en effectuer un. Les exigences en matière de dépistage obligatoire restent les mêmes pour les voyageurs non vaccinés.

Cette annonce récente de la part du gouvernement du Canada devrait avoir un effet favorable sur le transport aérien international et transfrontalier. Toutefois, le gouvernement n'a rendu public aucun échéancier de réouverture complet et structuré pour les secteurs du transport aérien et du tourisme, ce qui continue d'avoir des répercussions sur la demande de voyages par avion, notamment de la part de voyageurs accompagnés d'enfants de moins de 12 ans ou de personnes à charge non vaccinées.

La vision d'Air Canada à l'égard de la relance est tributaire de la fondation solide qu'elle a bâtie au fil des dernières années en vue de renouer avec son ambition de devenir un champion mondial. À cette fin, il est crucial qu'Air Canada reconstruise et relance son réseau mondial dynamique en focalisant sur les vols entre plaques tournantes afin d'assurer des liaisons sans rupture de concert avec ses partenaires, en offrant un service à la clientèle homogène et de qualité supérieure et en diversifiant ses sources de revenus, notamment par le truchement d'Aéroplan et d'Air Canada Cargo. Pour un complément d'information sur la stratégie d'Air Canada et les mesures qu'elle a prises face à la pandémie, il y a lieu de se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, dans le rapport de gestion annuel de 2020 d'Air Canada.

Faits nouveaux

Remboursements de passagers

Le 13 avril 2021, Air Canada a annoncé qu'elle offrait de rembourser les passagers ayant acheté des billets à tarif non remboursable avant le 13 avril 2021 pour un voyage commençant au plus tôt le 1^{er} février 2020 dont les vols ont été annulés ou qui ont volontairement annulé leur voyage en raison de la pandémie de COVID-19. Cette politique permettait aux clients admissibles de soumettre une demande de remboursement en ligne ou à leur agent de voyages. Le 10 juin 2021, Air Canada a reporté la date limite visant les demandes de remboursement au 12 juillet 2021. Les remboursements admissibles traités et versés durant le deuxième trimestre de 2021 se sont chiffrés à 997 M\$. D'après les projections d'Air Canada, des remboursements correspondant à un montant supplémentaire d'environ 200 M\$ seront traités durant le troisième trimestre de 2021 avant que soit finalisé le traitement des demandes de remboursement au titre de la pandémie de COVID-19. En appui à ses agences de voyages partenaires, Air Canada a décidé qu'elle ne reprendra pas la commission de vente que celles-ci ont touchée quant aux billets remboursés.

Réseau et horaires

Le 12 mai 2021, Air Canada a annoncé qu'elle offrirait davantage de services sans escale entre le Canada et Hawaii cet hiver, dont les premiers services Montréal-Honolulu et Toronto-Maui. Les nouvelles liaisons de la société aérienne s'ajoutent à ses dessertes de longue date des îles Hawaii au départ de Calgary et de Vancouver, et permettront des correspondances pratiques partout au Canada ainsi que depuis l'Europe.

Le 14 juin 2021, Air Canada et Air Canada Cargo ont annoncé la liste initiale des liaisons prévues pour les avions-cargos 767-300ER de Boeing qui doivent entrer en service vers la fin de 2021. Les premiers avions-cargos 767 convertis assureront des vols principalement à partir de l'aéroport international Toronto Pearson, d'où ils desserviront Miami, Quito, Lima, Mexico et Guadalajara. Des destinations s'ajouteront au début de 2022, notamment Halifax, St. John's, Madrid et Francfort, quand d'autres avions-cargos entreront en service. Depuis mars 2020, Air Canada a assuré plus de 10 000 vols tout-cargo au moyen de gros-porteurs de passagers ainsi que d'appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus convertis temporairement. L'espace de chargement de fret des avions convertis a été accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers.

Le 15 juin 2021, Air Canada a annoncé son horaire de la saison estivale de pointe pour les lignes intérieures, lesquelles desserviront 50 destinations d'un océan à l'autre. Figurent à l'horaire

l'inauguration de trois liaisons, le rétablissement de certaines liaisons régionales et des gros-porteurs offrant les classes Signature Air Canada et Économique Privilège sur certaines lignes transcontinentales.

Le 6 juillet 2021, Air Canada a révélé de nouveaux détails sur son horaire international prévu pour l'été 2021 lequel, en plus de l'horaire actuel, inclut la reprise de 17 liaisons et la desserte de 11 destinations dans le monde depuis ses plaques tournantes.

À la suite de l'annonce par le gouvernement du Canada de l'assouplissement des restrictions de voyage pour les citoyens et les résidents permanents des États-Unis, le 19 juillet 2021, Air Canada a annoncé son horaire d'été actuel pour les vols transfrontaliers, qui comprend 55 dessertes et 34 destinations aux États-Unis, soit jusqu'à 220 vols quotidiens entre les États-Unis et le Canada.

En prévision de la relance de la demande passagers pour l'été 2021, au début de juin 2021, Air Canada a indiqué qu'elle rappellerait environ 2 600 employés affectés à diverses fonctions, notamment des agents de bord, à compter de juin 2021.

À mesure que les restrictions de déplacements s'assouplissent de par le monde, Air Canada demeure résolue à rebâtir son réseau international et à continuer d'être un transporteur mondial qui relie le Canada au reste du monde, tout en pénétrant des marchés supplémentaires et en ciblant de nouvelles occasions.

Financement et situation de trésorerie

Le 15 avril 2021, Air Canada a remboursé une tranche de 400 M\$ US sur les billets (non garantis) de premier rang à 7,750 % arrivés à échéance.

Le 19 juillet 2021, Air Canada a annoncé avoir lancé la syndication d'un nouveau prêt à terme B garanti de premier rang devant arriver à échéance en 2028 (le « prêt à terme ») et avoir achevé la syndication d'une nouvelle facilité renouvelable garantie de premier rang devant arriver à échéance en 2025 (la « facilité renouvelable » et, avec le prêt à terme, les « facilités de crédit garanties de premier rang »). Sous réserve des conditions du marché et d'autres conditions, Air Canada a l'intention de réaliser des opérations de refinancement visant un produit brut total d'environ 5,35 G\$ US, et qui comprendront la conclusion des facilités de crédit garanties de premier rang. Le produit du prêt à terme est destiné à financer i) le refinancement des billets garantis de premier rang à 4,75 % d'un montant en capital de 200 M\$ échéant en 2023 et des billets de deuxième rang à 9,00 % d'un montant en capital de 840 M\$ échéant en 2024 de la Société, ii) le refinancement de la dette de la Société aux termes de la convention de prêt datée du 6 octobre 2016 et composée d'une facilité de prêt à terme B syndiquée garantie en dollars américains de 578 M\$ US et d'une facilité de crédit renouvelable syndiquée garantie en dollars américains de 600 M\$ US, et iii) le fonds de roulement et d'autres besoins généraux d'Air Canada et de ses filiales. Le produit de la facilité renouvelable est destiné à financer le fonds de roulement et les autres besoins généraux d'Air Canada et de ses filiales. Air Canada examinera plusieurs sources de financement lors de l'évaluation des opérations de refinancement susmentionnées. La clôture des facilités de crédit garanties de premier rang devrait avoir lieu au cours de la deuxième ou troisième semaine d'août 2021, sous réserve de l'obtention des engagements des prêteurs, des conditions du marché et des conditions de clôture habituelles.

Accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres conclus avec le gouvernement du Canada

Le 12 avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada (par l'intermédiaire de sa filiale, la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada) une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres qui lui donne accès à des liquidités maximales de 5,879 G\$ par l'intermédiaire du programme de Crédit d'urgence pour les grands employeurs (« CUGE »).

Le montage financier, qui prévoit des prêts entièrement remboursables dont Air Canada ne se prévaudrait que selon ses besoins ainsi qu'un placement en titres de capitaux propres, est constitué comme suit :

- Un produit brut de 500 M\$ tiré du placement de 21 570 942 actions d'Air Canada au prix de 23,17933 \$ l'action (produit net d'environ 480 M\$).
- Un montant de 1,5 G\$ sous forme de facilité de crédit renouvelable garantie échéant en avril 2026 et portant intérêt au taux CDOR (Canadian Dollar Offered Rate) majoré de 1,5 %; la facilité est garantie au moyen d'une charge de premier rang grevant les actifs d'Aéroplan, les actions détenues par Air Canada dans Aéroplan ainsi que certains actifs d'Air Canada, dont certains droits de propriété intellectuelle liés au programme de fidélité Aéroplan. Air Canada n'a effectué aucun prélèvement sur cette facilité.
- Un montant de 2,475 G\$ sous forme de trois facilités de crédit non renouvelables et non garanties de 825 M\$ chacune. La première, une tranche d'une durée de cinq ans échéant en avril 2026, porte intérêt au taux annuel CDOR majoré de 1,75 %; la deuxième, une tranche d'une durée de six ans échéant en avril 2027, porte intérêt au taux annuel de 6,5 % (augmentant à 7,5 % après cinq ans); et la troisième, une tranche d'une durée de sept ans échéant en avril 2028, porte intérêt au taux annuel de 8,5 % (augmentant à 9,5 % après cinq ans). Air Canada n'a effectué aucun prélèvement sur ces facilités.
- En contrepartie de la mise à disposition des facilités de crédit garanties et non garanties par le gouvernement à Air Canada, la Société a émis au total 14 576 564 bons de souscription visant initialement l'achat d'un nombre équivalent d'actions d'Air Canada, sous réserve des ajustements habituels, au prix d'exercice de 27,2698 \$ l'action au cours d'une période de 10 ans, ce qui représente 10 % de l'engagement total disponible au titre des facilités de crédit garanties et non garanties ci-dessus; 50 % des bons de souscription sont acquis parallèlement à la mise en place des facilités de crédit, et les 50 % restants seront acquis proportionnellement aux montants qu'Air Canada pourrait utiliser en vertu des facilités de crédit non garanties ci-dessus; les bons de souscription sont assujettis à un droit de rachat non récurrent en faveur d'Air Canada, aux termes duquel Air Canada peut, lors de l'éventuel remboursement de toutes les dettes en cours, le cas échéant, dans le cadre des facilités de crédit garanties et non garanties mentionnées précédemment et de leur extinction, racheter aux fins d'annulation tous les bons de souscription en circulation à un prix par bon de souscription égal à sa juste valeur de marché déterminée par des évaluateurs indépendants. Les bons de souscription dont les droits sont acquis peuvent être exercés par leur porteur soit en payant le prix d'exercice soit en exerçant une option d'exercice sans décaissement.
- Un montant maximal de 1,404 G\$ consistant en une tranche de la facilité de crédit non garantie en soutien au remboursement de billets non remboursables aux clients. La facilité d'une durée de sept ans échéant en avril 2028 porte intérêt au taux annuel de 1,211 %. Les prélèvements sur cette facilité sont effectués mensuellement en fonction du montant des remboursements traités et versés au cours de la période. Au 30 juin 2021, un montant de 858 M\$ avait été prélevé sur cette facilité pour financer le remboursement de billets non remboursables aux clients, et un montant supplémentaire de 139 M\$ est en train d'être prélevé aux termes de la facilité pour financer les remboursements payés avant le 30 juin 2021. Les prélèvements aux termes de cette facilité peuvent se poursuivre jusqu'au 30 novembre 2021 à mesure que des remboursements admissibles sont effectués.

Dans le cadre du montage financier, Air Canada a pris un certain nombre d'engagements liés au remboursement des clients, à la desserte des collectivités régionales, à des restrictions touchant l'utilisation des fonds fournis, les niveaux d'emploi et les dépenses d'investissement. Ces engagements comprennent notamment ce qui suit :

- Utilisation du produit du montage financier (hormis la facilité de 1,404 G\$ affectée au remboursement des billets) seulement pour le paiement des charges d'exploitation et des obligations dont Air Canada doit s'acquitter dans le cours normal des activités au fur et à mesure qu'elles deviennent exigibles selon les pratiques passées.
- Offre de l'option de remboursement selon le mode de paiement initial aux clients admissibles qui ont acheté des billets non remboursables avant le 13 avril 2021 pour un voyage commençant le 1^{er} février 2020, mais qui n'ont pas voyagé en raison de la COVID-19.
- Reprise des dessertes ou accès au réseau d'Air Canada dans la plupart des collectivités régionales où le service a été suspendu en raison des répercussions de la COVID-19 sur les déplacements, au moyen de services directs ou de nouveaux accords interlignes avec des transporteurs régionaux tiers.
- Restrictions visant certaines dépenses et restrictions s'appliquant à la rémunération des hauts dirigeants à l'égard de tout exercice durant lequel les facilités garanties et non garanties sont en cours (hormis la tranche de la facilité de crédit non garantie affectée aux remboursements des billets non remboursables aux clients).
- Restrictions s'appliquant aux dividendes ou aux paiements de distributions sur les titres de participation d'Air Canada, ou à tout achat, rachat ou autre acquisition ou cession à titre onéreux de tout titre de participation ou titre d'emprunt convertible d'Air Canada tant qu'une dette est en cours en vertu de la facilité de crédit garantie ou de la facilité de crédit non garantie (à l'exclusion de la tranche de la facilité de crédit non garantie affectée aux remboursements des billets non remboursables aux clients) et pendant une période de 12 mois suivant la résiliation de ces facilités.
- Obligations de maintenir un niveau d'emploi équivalent ou supérieur à celui du 1^{er} avril 2021.
- Achèvement de l'acquisition par Air Canada de 33 appareils A220 d'Airbus construits aux installations d'Airbus situées à Mirabel, au Québec. Air Canada s'est également engagée à prendre livraison de la totalité des 40 appareils 737 MAX de Boeing en commande ferme. L'exécution de ces commandes demeure assujettie aux modalités des conventions d'achat applicables.

Air Canada s'est engagée à accorder les droits d'inscription usuels à l'égard de l'investissement du gouvernement dans les titres de capitaux propres. Les actions et les bons de souscription d'Air Canada émis au gouvernement sont assujettis à certaines restrictions de transfert, à savoir : i) des restrictions sur tout transfert, autre qu'à des sociétés apparentées au gouvernement, pour une période commençant à la date d'émission et se terminant, dans le cas des actions, à la date qui tombe un an après la date d'émission et, en ce qui concerne les bons de souscription, à la date à laquelle le droit de rachat d'Air Canada décrit précédemment a expiré conformément aux modalités des bons de souscription; ii) des restrictions sur les transferts aux concurrents et aux porteurs de titres d'Air Canada qui détiennent ou contrôlent au moins 5 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, y compris les titres convertibles, après conversion, sous réserve des exceptions habituelles, et iii) en ce qui concerne les bons de souscription, une fois que la restriction empêchant le transfert décrite en i) a expiré, des blocs de taille minimale pour les transferts. Les bons de souscription sont également soumis à un plafond d'exercice qui limite la participation totale du gouvernement en actions d'Air Canada. Le plafond d'exercice interdit au gouvernement d'exercer tout droit à l'égard de bons de souscription si les droits de vote associés aux actions d'Air Canada détenues par le gouvernement (y compris celles qui ont été émises lors de l'exercice de bons de souscription) excèdent 19,99 % du total des droits de vote associés à tous les titres à droit de vote d'Air Canada en circulation immédiatement après un tel exercice.

Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat A.T. Inc.

Le 2 avril 2021, Air Canada a annoncé, de concert avec Transat A.T. Inc. (« Transat »), que les deux parties avaient convenu de résilier la convention d'arrangement annoncée antérieurement visant le projet d'acquisition de Transat par Air Canada. Les deux parties avaient conclu un accord d'acquisition en juin 2019, dont les modalités avaient été modifiées en août 2019 et en octobre 2020. Les organismes de réglementation canadiens ont avalisé la transaction le 11 février 2021. En revanche, à la suite des pourparlers avec la Commission européenne (la « CE »), il est devenu évident que celle-ci n'approuverait pas l'acquisition selon l'ensemble de mesures correctives offert. Après mûre réflexion, Air Canada a conclu que d'offrir d'onéreuses mesures correctives supplémentaires — qui pourraient, de nouveau, ne pas conduire à une approbation de la CE — compromettrait considérablement sa capacité à soutenir la concurrence internationale, et aurait des répercussions négatives non seulement sur les clients, mais également sur d'autres parties prenantes et sur ses perspectives d'avenir, au moment même où elle se rétablit et se reconstruit dans la foulée des contrecoups de la pandémie de COVID-19. Par conséquent, Air Canada et Transat ont convenu de résilier la convention d'arrangement contre l'acquittement par Air Canada à Transat de frais de résiliation de 12,5 M\$ et la levée de toute obligation pour Transat d'acquiescer des frais à Air Canada dans le cas où Transat serait partie à un autre accord d'acquisition ou à une opération semblable dans l'avenir. Air Canada a comptabilisé les frais de résiliation à titre d'élément particulier au premier trimestre de 2021.

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation								
Passages	426 \$	207 \$	219 \$	106	821 \$	3 400 \$	(2 579) \$	(76)
Fret	358	269	89	33	639	418	221	53
Autres	53	51	2	4	106	431	(325)	(75)
Total des produits d'exploitation	837	527	310	59	1 566	4 249	(2 683)	(63)
Charges d'exploitation								
Carburant aviation	239	124	115	93	439	960	(521)	(54)
Salaires et charges sociales	497	464	33	7	1 025	1 260	(235)	(19)
Charges liées aux transporteurs régionaux, compte non tenu du carburant	193	172	21	12	388	643	(255)	(40)
Dotation aux amortissements	404	487	(83)	(17)	817	991	(174)	(18)
Maintenance avions	127	181	(54)	(30)	277	451	(174)	(39)
Redevances aéroportuaires et de navigation	109	113	(4)	(4)	207	341	(134)	(39)
Frais de vente et de distribution	44	13	31	238	68	196	(128)	(65)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	1	(3)	4	N.S. ²⁾	6	231	(225)	(97)
Restauration et services à bord	21	23	(2)	(9)	42	120	(78)	(65)
Communications et technologies de l'information	81	91	(10)	(11)	186	226	(40)	(18)
Éléments particuliers	73	236	(163)	(69)	(54)	236	(290)	(123)
Autres	181	181	-	-	347	582	(235)	(40)
Total des charges d'exploitation	1 970	2 082	(112)	(5)	3 748	6 237	(2 489)	(40)
Perte d'exploitation	(1 133)	(1 555)	422		(2 182)	(1 988)	(194)	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Profit (perte) de change	(5)	242	(247)		62	(469)	531	
Produits d'intérêts	16	32	(16)		37	74	(37)	
Charges d'intérêts	(164)	(149)	(15)		(341)	(278)	(63)	
Intérêts incorporés	5	6	(1)		9	14	(5)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(5)	(9)	4		(9)	(20)	11	
Perte sur instruments financiers	(5)	(40)	35		(247)	(74)	(173)	
Autres	(7)	(8)	1		(14)	(16)	2	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	(165)	74	(239)		(503)	(769)	266	
Perte avant impôts sur le résultat	(1 298)	(1 481)	183		(2 685)	(2 757)	72	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	133	(271)	404		216	(44)	260	
Perte nette	(1 165) \$	(1 752) \$	587 \$		(2 469) \$	(2 801) \$	332 \$	
Perte par action – résultat dilué	(3,31) \$	(6,44) \$	3,13 \$		(7,19) \$	(10,48) \$	3,29 \$	
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)¹⁾	(656) \$	(832) \$	176 \$		(1 419) \$	(761) \$	(658) \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(1 210) \$	(1 438) \$	228 \$		(2 545) \$	(1 958) \$	(587) \$	

¹⁾ Le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) et le résultat avant impôts ajusté ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

Produits passages réseau

À l'échelle du réseau, les répercussions 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 jusqu'à ce que le secteur de l'aviation commerciale soit pratiquement arrivé au point mort au deuxième trimestre de 2020. Depuis l'éclosion de la pandémie, Air Canada a géré activement sa capacité exprimée en SMO en fonction des tendances dominantes du marché et de la demande passagers. De ce fait, au deuxième trimestre de 2021, Air Canada a accru sa capacité exprimée en SMO d'environ 78,4 % en regard du deuxième trimestre de 2020. En comparaison du deuxième trimestre de 2019, la capacité exprimée en SMO a reculé de 85,7 % au deuxième trimestre de 2021. Au premier semestre de 2021, la capacité exprimée en SMO a fléchi de 68,1 % par rapport à la période correspondante de 2020, car l'incidence de la pandémie de COVID-19 a commencé à se faire pleinement sentir en mars 2020, comme il est expliqué plus haut.

Au deuxième trimestre de 2021, les produits passages se sont chiffrés à 426 M\$, en hausse de 219 M\$, soit plus du double des produits passages du deuxième trimestre de 2020. La progression en glissement annuel des produits passages du deuxième trimestre de 2021 est principalement attribuable, comme il est expliqué plus haut, à l'accroissement de 78,4 % de la capacité exprimée en SMO par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Pour mettre ce résultat en perspective, il faut savoir que la pandémie de COVID-19 a frappé de plein fouet au deuxième trimestre de 2020 alors qu'elle a pratiquement paralysé le secteur du transport aérien. Les sociétés aériennes de par le monde ont dû subitement contracter sensiblement leur capacité et immobiliser au sol la majeure partie de leur parc aérien étant donné l'absence de passagers ainsi que les mesures de santé publique et les restrictions de déplacements imposées par les autorités gouvernementales. Au deuxième trimestre de 2021, malgré les répercussions continues des restrictions de déplacements imposées par les autorités gouvernementales et l'éclosion de la troisième vague de COVID-19 au Canada, qui a atteint son pic à la mi-avril 2021, la demande à l'égard du transport aérien s'est montrée plus solide et suivait une courbe ascendante vers la fin du trimestre, surtout sur le marché intérieur.

Au premier semestre de 2021, les produits passages se sont établis à 821 M\$, en baisse de 2 579 M\$ ou de 75,9 % par rapport à la période correspondante de 2020. Étant donné que l'incidence de la pandémie de COVID-19 a commencé à se faire pleinement sentir en mars 2020, la comparaison détaillée d'un exercice à l'autre n'est pas pertinente et n'est donc pas fournie.

Au deuxième trimestre de 2021, le trafic à l'échelle du réseau a plus que doublé alors que le rendement unitaire est demeuré stable par rapport au deuxième trimestre de 2020. L'accroissement du trafic est attribuable à la progression des SMO et à la tendance haussière de la demande de voyages, en particulier sur le marché intérieur. Au Canada, plusieurs provinces et territoires ont commencé à assouplir les mesures liées à la COVID-19 vers la fin du deuxième trimestre de 2021 pour permettre à une portion accrue de la population de voyager avec moins de restrictions à l'intérieur du pays. Même si Air Canada a accru la capacité et le trafic sur les marchés internationaux et les lignes transfrontalières, les restrictions imposées par les autorités gouvernementales ont continué de comprimer la demande en limitant les déplacements aux voyages essentiels. Eu égard au contexte de contraction des revenus, l'analyse plus poussée du rendement unitaire n'est pas pertinente et n'est donc pas fournie.

Au deuxième trimestre de 2021, les PPSMO ont progressé de 15,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2020, du fait de la hausse de 7,3 points de pourcentage du coefficient d'occupation par rapport au deuxième trimestre de 2020. Au premier semestre de 2021, les PPSMO ont régressé de 24,3 % en regard du premier semestre de 2020, du fait de la baisse de 28,2 points de pourcentage du coefficient d'occupation.

Étant donné l'incidence continue de la pandémie de COVID-19, l'analyse plus approfondie des produits passages et des facteurs influant sur les variations du trafic et du rendement unitaire par région d'un exercice à l'autre ne sera pas présentée, car elle serait sans utilité. Bien qu'Air Canada ait constaté des progrès en matière de revenus et de produits passages perçus d'avance pendant le trimestre, en particulier au moins de juin, la demande forte et soutenue au deuxième trimestre de 2021 a continué

de se ressentir de l'absence d'un plan et d'un échéancier précis quant à la réouverture des frontières et à l'assouplissement des restrictions de déplacements.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	268 \$	118 \$	150 \$	128,1
Lignes transfrontalières	32	10	22	231,2
Lignes transatlantiques	75	49	26	53,4
Lignes transpacifiques	35	18	17	84,4
Autres	16	12	4	38,1
Réseau	426 \$	207 \$	219 \$	106,3

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

	Deuxième trimestre 2021 par rapport au deuxième trimestre 2020					
	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	128,1	108,4	130,0	4,5	(0,8)	9,5
Lignes transfrontalières	231,2	134,4	270,2	13,8	(10,5)	41,3
Lignes transatlantiques	53,4	49,7	135,2	13,7	(34,8)	2,4
Lignes transpacifiques	84,4	70,1	41,9	(6,5)	29,9	8,4
Autres	38,1	24,9	19,4	(2,9)	15,6	10,6
Réseau	106,3	78,4	115,4	7,3	(4,2)	15,7

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les premiers semestres de 2021 et de 2020.

(en millions de dollars canadiens)	Premiers semestres			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	505 \$	1 062 \$	(557) \$	(52,5)
Lignes transfrontalières	61	765	(704)	(92,0)
Lignes transatlantiques	162	708	(546)	(77,1)
Lignes transpacifiques	51	410	(359)	(87,7)
Autres	42	455	(413)	(90,7)
Réseau	821 \$	3 400 \$	(2 579) \$	(75,9)

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier semestre de 2021, par rapport au premier semestre de 2020, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

Premier semestre de 2021 par rapport au premier semestre de 2020						
	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	(52,5)	(39,6)	(59,0)	(22,0)	15,9	(21,3)
Lignes transfrontalières	(92,0)	(89,9)	(94,3)	(30,1)	41,5	(20,3)
Lignes transatlantiques	(77,1)	(57,8)	(73,8)	(25,4)	(12,7)	(45,9)
Lignes transpacifiques	(87,7)	(79,2)	(91,5)	(43,7)	44,9	(40,9)
Autres	(90,7)	(89,1)	(92,9)	(28,6)	31,9	(14,7)
Réseau	(75,9)	(68,1)	(80,8)	(28,2)	25,5	(24,3)

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

(en millions)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2021		2020		2021		2020	
	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO
Lignes intérieures	866	1 825	376	876	1 633	3 508	3 980	5 803
Lignes transfrontalières	93	248	25	106	190	488	3 348	4 849
Lignes transatlantiques	502	1 329	214	888	1 200	2 895	4 583	6 852
Lignes transpacifiques	160	494	113	291	267	885	3 139	4 247
Autres	66	104	55	82	228	435	3 240	4 003
Réseau	1 687	4 000	783	2 243	3 518	8 211	18 290	25 754

Produits fret

Au deuxième trimestre de 2021, les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 358 M\$, en hausse de 89 M\$ ou de 33,1 % par rapport au deuxième trimestre de 2020. Au total, 3 257 vols tout-cargo ont été exploités au deuxième trimestre de 2021, les produits tirés des vols tout-cargo représentant 67 % du total des produits fret. Au deuxième trimestre de 2021, à l'échelle du réseau, le trafic a crû de 80,2 % alors que le rendement unitaire a reculé de 26,1 % en regard du deuxième trimestre de 2020. Au deuxième trimestre de 2021, le trafic s'est amplifié sur tous les marchés par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. L'accroissement du trafic est surtout attribuable aux vols tout-cargo qu'a exploités Air Canada durant le trimestre, notamment l'exploitation d'avions de passagers convertis temporairement et disposant d'un espace de chargement de fret accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers. Le fléchissement du rendement unitaire était conforme aux prévisions et rendait compte de la normalisation des rendements par rapport aux niveaux du deuxième trimestre de 2020, lesquels étaient attribuables à la demande accrue et pressante à l'échelle mondiale à l'égard d'équipements de protection et de marchandises essentielles au début de la pandémie.

Au cours du premier semestre de 2021, les produits fret ont atteint 639 M\$, en hausse de 221 M\$ ou de 52,8 % par rapport au premier semestre de 2020, du fait principalement des activités tout-cargo, outre la forte demande à l'égard du fret aérien, notamment de la part de la Chine, y compris l'exploitation d'avions de passagers convertis temporairement. Au cours du premier semestre de 2021, Air Canada a assuré au total 5 619 vols tout-cargo, ce qui représente 63 % du total des produits fret pour la période.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)	2021	2020	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	25 \$	18 \$	7 \$	35,9	49 \$	37 \$	12 \$	30,8
Lignes transfrontalières	17	12	5	46,0	28	21	7	36,6
Lignes transatlantiques	144	84	60	70,9	263	153	110	71,5
Lignes transpacifiques	150	145	5	3,5	258	183	75	40,8
Autres	22	10	12	130,1	41	24	17	73,9
Réseau	358 \$	269 \$	89 \$	33,1	639 \$	418 \$	221 \$	52,8

Autres produits

Au deuxième trimestre de 2021, les autres produits se sont chiffrés à 53 M\$, en hausse de 2 M\$ ou de 4 % par rapport à la période correspondante de 2020.

Au premier semestre de 2021, les autres produits ont atteint 106 M\$ en baisse de 325 M\$ ou de 75 % par rapport à la période correspondante de 2020. Cette baisse s'explique par l'incidence de la pandémie de COVID-19 qui a seulement commencé à se faire sentir au début du mois de mars 2020 et a comprimé les produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ainsi que, dans une mesure moindre, les frais liés aux passagers et à la société aérienne, en raison dans les deux cas de la contraction des volumes de passagers.

Charges d'exploitation

Au deuxième trimestre de 2021, les charges d'exploitation se sont établies à 1 970 M\$, en baisse de 112 M\$ ou de 5 % par rapport au deuxième trimestre de 2020. Au deuxième trimestre de 2021, Air Canada a inscrit une charge de 73 M\$ au titre des éléments particuliers (charge de 236 M\$ au deuxième trimestre de 2020); se reporter à la sous-rubrique *Éléments particuliers* ci-après pour un complément d'information. C'est pourquoi les charges d'exploitation totales au deuxième trimestre de 2021 ne sont pas directement comparables à celles de la période correspondante de l'exercice précédent.

Au premier semestre de 2021, les charges d'exploitation se sont établies à 3 748 M\$, en baisse de 2 489 M\$ ou de 40 %, en regard du premier semestre de 2020. La comparaison directe en glissement annuel n'est pas pertinente étant donné qu'Air Canada a exercé ses activités d'exploitation selon son horaire régulier uniquement durant les deux premiers mois de 2020, outre les éléments particuliers comptabilisés.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation au deuxième trimestre de 2021 et au premier semestre de 2021 par rapport au deuxième trimestre de 2020 et au premier semestre de 2020 est résumée ci-après.

Carburant aviation

Au deuxième trimestre de 2021, la charge de carburant aviation s'est établie à 239 M\$, en hausse de 115 M\$ ou de 93 % par rapport au deuxième trimestre de 2020. La hausse rend compte de l'amplification du volume de litres de carburant consommé, d'où l'augmentation de 56 M\$, du fait de l'accroissement des heures de vol en glissement annuel. En outre, l'incidence de la hausse de 32 % du coût du carburant par litre explique la variation de 57 M\$ en regard du deuxième trimestre de 2020, compte tenu de l'écart favorable du change, en raison de l'appréciation du dollar canadien en glissement annuel.

Au premier semestre de 2021, la charge de carburant aviation s'est établie à 439 M\$, en baisse de 521 M\$ ou de 54 % par rapport au premier semestre de 2020, en raison de la contraction des heures de vol en regard du premier semestre de 2020, car les répercussions de la pandémie de COVID-19, comme il est mentionné plus haut, ont commencé à se faire sentir en mars 2020.

Salaires et charges sociales

Au deuxième trimestre de 2021, les salaires et charges sociales se sont établis à 497 M\$, en hausse de 33 M\$ ou de 7 % par rapport au trimestre correspondant de 2020. Comparativement au deuxième trimestre de 2020, les salaires et charges sociales ont crû de 44 M\$ ou de 14 % principalement en raison de la hausse de la moyenne des salaires, laquelle est imputable au changement de la composition des effectifs et des années d'ancienneté en raison de l'incidence des mises à pied techniques de juin 2020. Au deuxième trimestre de 2021, les charges sociales ont reculé de 11 M\$ ou de 7 % par rapport au deuxième trimestre de 2020. La baisse est attribuable à la contraction des prestations au titre des régimes de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi, en partie contrebalancée par la hausse des volumes de réclamations au titre des prestations de santé de la part des employés actifs. Au premier semestre de 2021, les salaires et charges sociales se sont établis à 1 025 M\$, en baisse de 235 M\$ ou de 19 % par rapport au premier semestre de 2020. Les salaires se sont établis à 708 M\$, en baisse de 167 M\$ ou de 19 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Les charges sociales ont atteint 317 M\$ en recul de 68 M\$ ou de 18 % par rapport au premier semestre de 2020. La baisse de ces deux éléments est surtout imputable à la diminution du nombre d'employés équivalents temps plein (« ETP ») en regard du premier semestre de 2020 en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19.

Transporteurs régionaux

Au deuxième trimestre de 2021, les charges liées aux transporteurs régionaux (compte non tenu du carburant) ont atteint 193 M\$, en hausse de 21 M\$ ou de 12 % par rapport au trimestre correspondant de 2020, en raison de l'augmentation des charges visant divers éléments, du fait de l'accroissement des heures de vol en regard du deuxième trimestre de 2020.

Au premier semestre de 2021, les charges liées aux transporteurs régionaux (compte non tenu du carburant) se sont chiffrées à 388 M\$, en baisse de 255 M\$ ou de 40 % par rapport à la période correspondante de 2020, en raison de la diminution des heures de vol au premier semestre de 2020, imputable aux répercussions de la pandémie de COVID-19 qui ont commencé à se faire sentir en mars 2020.

Dotation aux amortissements

La dotation aux amortissements s'est chiffrée à 404 M\$ au deuxième trimestre de 2021 et à 817 M\$ au premier semestre de 2021, en baisse de 83 M\$ ou de 17 %, et de 174 M\$ ou de 18 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2020. Les baisses rendent compte du retrait de certains appareils plus anciens, facteur en partie contrebalancé par l'intégration de nouveaux appareils A220 d'Airbus au parc aérien.

Maintenance avions

Au deuxième trimestre de 2021, la charge de maintenance avions s'est chiffrée à 127 M\$, en baisse de 54 M\$ ou de 30 % en regard du deuxième trimestre de 2020. Cette baisse traduit la diminution du volume d'activités de maintenance en raison de la réduction du parc aérien comparativement au deuxième trimestre de 2020. La baisse en glissement annuel s'explique également par la réduction des provisions au titre de la maintenance du fait des estimations actualisées des coûts de restitution en fin de bail en prévision de la restitution d'appareils aux bailleurs à l'expiration des contrats de location (au cours des 12 prochains mois) et l'incidence favorable du change.

Au premier semestre de 2021, la charge de maintenance avions a atteint 277 M\$, en baisse de 174 M\$ ou de 39 % par rapport à la période correspondante de 2020. La baisse rend surtout compte de la diminution du volume d'activités de maintenance en raison de la contraction des heures de vol par rapport au premier semestre de 2020 du fait de l'incidence de la pandémie de COVID-19, outre le retrait de plusieurs appareils du parc aérien en exploitation. Elle s'explique également par la réduction des provisions au titre de la maintenance, principalement au premier trimestre de 2021, du fait des estimations actualisées des coûts de restitution en fin de bail en prévision de la restitution d'appareils aux bailleurs à l'expiration des contrats de location (au cours des 12 prochains mois).

Éléments particuliers

Au deuxième trimestre de 2021, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers correspondant à des charges d'exploitation de 73 M\$. Le tableau ci-après présente la ventilation de ces éléments particuliers.

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2021	2020	2021	2020
Pertes de valeur	6 \$	330 \$	26 \$	330 \$
Subvention salariale d'urgence du Canada, solde net	(158)	(202)	(321)	(202)
Provisions pour réduction de l'effectif	157	112	159	112
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	68	-	68	-
Autres	-	(4)	14	(4)
Éléments particuliers	73 \$	236 \$	(54) \$	236 \$

Pertes 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 certains appareils plus anciens. Une perte de valeur sans incidence sur la trésorerie de 283 M\$ a donc été comptabilisée en 2020 (295 M\$ 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\$ au deuxième trimestre de 2020 relativement à des coûts engagés pour le développement d'immobilisations incorporelles d'ordre technologique qui avaient été incorporés et qui sont à présent annulés.

Au premier semestre de 2021, une perte de valeur supplémentaire de 26 M\$ a été comptabilisée pour rendre compte de la révision à la baisse des estimations concernant le produit de la cession attendu des appareils détenus par la Société, contrebalancée en partie par des coûts inférieurs aux prévisions engagés pour remplir les conditions de retour prévues aux contrats de location. D'autres changements

dans ces estimations pourraient donner lieu à des ajustements de la perte de valeur à des périodes ultérieures.

Subvention salariale d'urgence du Canada

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

Air Canada a comptabilisé un montant brut total au titre du programme de SSUC de 160 M\$ pour le deuxième trimestre de 2021, contre 295 M\$ au deuxième trimestre de 2020. Des paiements comptants de 146 M\$ ont été reçus au deuxième trimestre de 2021 en regard de 180 M\$ au deuxième trimestre de 2020. Au premier semestre de 2021, Air Canada a comptabilisé un montant brut total au titre du programme de SSUC de 326 M\$ et les paiements comptants reçus durant cette période se sont chiffrés à 302 M\$. Le montant de la SSUC imputé aux éléments particuliers est présenté après déduction du coût au titre des employés inactifs qui étaient admissibles à la subvention salariale en vertu du programme. Aucune condition non remplie ou autre éventualité n'est liée au programme actuel de SSUC.

Sous réserve de satisfaction des exigences d'admissibilité, Air Canada entend continuer de participer au programme de SSUC, que le gouvernement du Canada a prolongé jusqu'en septembre 2021.

Provisions pour réduction de l'effectif

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

En raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19, Air Canada a entrepris de réduire son effectif d'environ 20 000 employés au deuxième trimestre de 2020, soit plus de la moitié de son personnel, au moyen de mises à pied techniques, de cessations d'emploi, de retraites anticipées et de congés spéciaux. Une provision pour réduction de l'effectif de 76 M\$ a été comptabilisée au deuxième trimestre de 2020 relativement à ces mesures (78 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2020). Outre la provision, des indemnités de cessation d'emploi et des mesures de réduction de l'effectif de 36 M\$ ont été comptabilisées au deuxième trimestre de 2020 relativement aux obligations au titre des prestations de retraite et des avantages du personnel.

Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux

En avril 2021, Air Canada a été informée de la décision de l'arbitre relativement à la détermination du plafond des gains ouvrant droit à pension constaté dans le régime de retraite à prestations déterminées des salariés des services techniques représentés par l'AIMTA. Cette décision s'est traduite par une augmentation du plafond des gains ouvrant droit à pension à compter de 2021. La question de la durée de la période de rétroactivité, le cas échéant, n'est pas encore résolue. Air Canada a comptabilisé dans les éléments particuliers un coût non récurrent au titre des services passés pour les régimes de retraite de 68 M\$ au deuxième trimestre de 2021 pour tenir compte de cette modification du régime. Cette modification n'a aucune incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada puisqu'elle est financée à même l'excédent des régimes de retraite agréés de la Société au Canada.

Autres

Résiliation de la convention d'arrangement avec Transat

Le 2 avril 2021, Air Canada a annoncé la résiliation de la convention d'arrangement prévoyant l'acquisition de Transat. Air Canada et Transat avaient conclu un accord d'acquisition en juin 2019. Les modalités en ont par la suite été modifiées en août 2019 et révisées une nouvelle fois en octobre 2020, en raison des graves répercussions économiques de la pandémie de COVID-19.

Air Canada et Transat ont convenu de résilier la convention d'arrangement contre l'acquittement par Air Canada à Transat de frais de résiliation de 12,5 M\$ et la levée de toute obligation pour Transat d'acquiescer des frais à Air Canada dans le cas où Transat serait partie à un autre accord d'acquisition ou à une opération semblable dans l'avenir. Les frais de résiliation ont été comptabilisés dans les éléments particuliers au premier trimestre de 2021.

Modifications des contrats d'achat de capacité

En mars 2021, Air Canada a annoncé un accord visant à modifier le CAC conclu avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), filiale entièrement détenue de Chorus Aviation Inc., aux termes duquel Jazz exploite actuellement certains vols régionaux sous la marque Air Canada Express. Dans le cadre du contrat modifié, Air Canada a transféré à Jazz l'exploitation de sa flotte d'appareils E175 d'Embraer, jusque-là assurée par Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional ») et, au 1^{er} avril 2021, Jazz est devenue l'unique exploitant des vols Air Canada Express. Le CAC conclu avec Sky Regional a été résilié le 31 mars 2021. La Société a comptabilisé une charge nette de 2 M\$ pour refléter les modifications apportées au CAC et au regroupement des vols régionaux. Cette charge tient compte d'une provision nette de 12 M\$ au titre des frais estimés de résiliation à payer, contrebalancée par l'annulation des obligations locatives et des coûts des stocks associés aux appareils mis hors service.

Charges autres que d'exploitation

Au deuxième trimestre de 2021, les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 165 M\$, en regard de produits autres que d'exploitation de 74 M\$ au deuxième trimestre de 2020. Au premier semestre de 2021, les charges autres que d'exploitation ont atteint 503 M\$, en regard de charges autres que d'exploitation de 769 M\$ au premier semestre de 2020.

Air Canada a comptabilisé une perte de change de 5 M\$ au deuxième trimestre de 2021, contre un profit de change de 242 M\$ au deuxième trimestre de 2020. Cette perte rend compte de l'appréciation du dollar canadien et tient compte de pertes de 120 M\$ sur les dérivés de change et des profits de 129 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 juin 2021 était de 1,2398 \$ alors qu'il était de 1,2562 \$ le 31 mars 2021.

Air Canada a comptabilisé un profit de change de 62 M\$ au premier semestre de 2021, contre une perte de change de 469 M\$ au premier semestre de 2020. Le profit au premier semestre de 2021 rend compte des profits de 274 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives et de pertes de 193 M\$ sur les dérivés de change. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 juin 2021 était de 1,2398 \$ alors qu'il était de 1,2725 \$ le 31 décembre 2020.

Les charges d'intérêts se sont chiffrées à 164 M\$ au deuxième trimestre de 2021 et à 341 M\$ au premier semestre de 2021, contre des charges d'intérêts de 149 M\$ au deuxième trimestre de 2020 et de 278 M\$ au premier semestre de 2020. La variation pour les deux périodes est principalement attribuable à l'augmentation de la dette du fait des financements conclus en 2020.

La perte sur instruments financiers de 5 M\$ comprenait une perte liée à l'ajustement de juste valeur de 23 M\$ à l'égard de l'option de règlement en trésorerie des billets convertibles d'Air Canada. Un profit lié à l'ajustement de juste valeur de 9 M\$ à l'égard des bons de souscription émis en avril 2021 a été comptabilisé au deuxième trimestre de 2021. La perte sur instruments financiers de 247 M\$ au premier semestre de 2021 tenait compte d'une perte liée à l'ajustement de juste valeur de 210 M\$ à l'égard de

l'option de règlement en trésorerie des billets convertibles d'Air Canada. Une perte de 19 M\$ à la prorogation et à la refixation de prix des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada a également été comptabilisée en 2021.

6. PARC AÉRIEN

Face à la pandémie de COVID-19, la capacité a été gérée activement au moyen de l'immobilisation au sol temporaire de certains appareils et du retrait permanent d'appareils plus anciens et moins efficaces. Ces appareils immobilisés au sol temporairement sont inclus dans le tableau ci-après. Air Canada évalue régulièrement le parc aérien ainsi que la capacité. Elle continuera d'ajuster son parc aérien et son horaire, en plus de prendre d'autres mesures en fonction de l'évolution de la situation.

En raison de l'augmentation marquée de la demande à l'égard de l'espace de chargement de fret, Air Canada a assuré des vols tout-cargo au moyen d'avions de passagers ainsi que d'appareils 777-300ER de Boeing et A330 d'Airbus convertis temporairement. L'espace de chargement de fret des avions convertis a été accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers. Air Canada entend intégrer à son parc aérien deux appareils 767 de Boeing à titre d'avions-cargos d'ici la fin de 2021. Ces appareils sont indiqués dans le tableau ci-après.

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge au 31 décembre 2020 et au 30 juin 2021, ainsi que le parc projeté au 31 décembre 2021.

	Réel			Projeté	
	31 décembre 2020	Modifications apportées pour le premier semestre de 2021	30 juin 2021	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2021	31 décembre 2021
Gros-porteurs					
777-300ER de Boeing	15	(3)	12	1	13
777-300ER de Boeing (fret)	4	3	7	(2)	5
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29	-	29
767-300 de Boeing (avions-cargos)	-	-	-	2	2
A330-300 d'Airbus	13	(1)	12	2	14
A330-300 d'Airbus (fret)	3	1	4	(2)	2
Appareils monocouloirs					
737 MAX 8 de Boeing	24	-	24	3	27
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	21	(2)	19	(1)	18
A319 d'Airbus	16	(8)	8	(2)	6
A220-300 d'Airbus	15	9	24	3	27
Total – parc aérien principal	169	(1)	168	4	172



	Réel			Projeté	
	31 décembre 2020	Modifications apportées pour le premier semestre de 2021	30 juin 2021	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2021	31 décembre 2021
Appareils monocouloirs					
A321 d'Airbus	14	-	14	-	14
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	39	-	39	-	39

Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	208	(1)	207	4	211
--	------------	------------	------------	----------	------------

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2020 et au 30 juin 2021, pour le compte d'Air Canada par les transporteurs régionaux qui assurent des vols sous le nom de marque Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada. Le tableau présente également le parc projeté au 31 décembre 2021.

Le tableau ci-après comprend un nombre important d'appareils qui ont été immobilisés au sol en conséquence de la pandémie de COVID-19.

	Réel			Projeté	
	31 décembre 2020	Modifications apportées pour le premier semestre de 2021	30 juin 2021	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2021	31 décembre 2021
AIR CANADA EXPRESS					
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25
CRJ-200 de Mitsubishi	15	-	15	-	15
CRJ-900 de Mitsubishi	34	1	35	-	35
Dash 8-300 de De Havilland	19	(4)	15	(15)	-
Dash 8-400 de De Havilland	43	(4)	39	-	39
Total – Air Canada Express	136	(7)	129	(15)	114

7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

7.1. LIQUIDITÉ

Incidence de la pandémie de COVID-19

Air Canada, à l'image du reste de l'industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à une chute prononcée du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus et de ses flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada.

À mesure que les restrictions de déplacements sont levées graduellement, il est prévu que les flux de trésorerie et la situation financière d'Air Canada s'améliorent progressivement. Étant donné l'incertitude qui caractérise la pandémie de COVID-19, la durée de la reprise demeure difficile à prévoir.

Depuis mars 2020, Air Canada a augmenté sa situation de trésorerie au moyen d'une série d'opérations visant des instruments d'emprunt et de capitaux propres. Cette trésorerie supplémentaire procure une souplesse opérationnelle et soutient l'instauration des mesures planifiées d'atténuation et de reprise quant à la pandémie de COVID-19. Ces opérations sont décrites à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada ainsi qu'à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion.

En avril 2021, Air Canada a sensiblement augmenté ses liquidités disponibles en concluant avec le gouvernement du Canada une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres qui lui donne accès à un financement par emprunt maximal de 5,379 G\$. Le montage financier prévoit des prêts entièrement remboursables dont Air Canada ne se prévaudrait que selon ses besoins, ainsi qu'un placement en titres de capitaux propres donnant lieu à un produit brut de 500 M\$ (produit net d'environ 480 M\$). Au 30 juin 2021, un montant de 858 M\$ avait été prélevé sur la facilité affectée au remboursement de billets et aucun montant n'avait été prélevé sur les autres facilités. Air Canada a le droit de rembourser ces facilités et de les résilier en tout temps sans pénalité. Pour un complément d'information sur le montage financier du gouvernement, se reporter à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion.

Le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroplan, de Vacances Air Canada et d'Air Canada Cargo) s'élevait à environ 1,6 G\$ au 30 juin 2021. Se reporter à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion pour une description des activités de financement par instruments d'emprunts récemment réalisées, qui comprenaient une sûreté consentie sur les actifs d'Aéroplan et les actions détenues par Air Canada dans Aéroplan. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour accroître ses niveaux de liquidité, Air Canada envisage d'autres accords de financement.

Gestion du risque de liquidité

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 7.6, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, 7.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, et 7.8, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période d'au moins 12 mois, notamment en fonction de plusieurs scénarios et de diverses hypothèses, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement.

Au 30 juin 2021, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 9 775 M\$, soit la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme ainsi que les placements à long terme de 5 661 M\$, outre le montant de 3 975 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit accordées par le gouvernement du Canada et le montant de 139 M\$ pouvant être prélevé sur la facilité affectée au remboursement des billets, comparativement à des liquidités non soumises à restrictions de 8 013 M\$ au 31 décembre 2020 (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme ainsi que de placements à long terme).

7.2. SITUATION FINANCIÈRE

Le tableau ci-après présente l'état consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 30 juin 2021 et au 31 décembre 2020.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2021	31 décembre 2020	Variation (\$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	5 093 \$	7 501 \$	(2 408) \$
Autres actifs courants	1 059	1 170	(111)
Actifs courants	6 152 \$	8 671 \$	(2 519) \$
Placements, dépôts et autres actifs	913	833	80
Immobilisations corporelles	11 977	12 137	(160)
Actifs au titre des régimes de retraite	3 045	2 840	205
Impôt sur le résultat différé	34	25	9
Immobilisations incorporelles	1 110	1 134	(24)
Goodwill	3 273	3 273	-
Total de l'actif	26 504 \$	28 913 \$	(2 409) \$
Passif			
Passifs courants	5 646 \$	7 139 \$	(1 493) \$
Dette à long terme et obligations locatives	11 734	11 201	533
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	3 830	4 032	(202)
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 636	3 015	(379)
Provisions au titre de la maintenance	961	1 040	(79)
Autres passifs non courants	1 045	696	349
Impôt sur le résultat différé	75	75	-
Total du passif	25 927 \$	27 198 \$	(1 271) \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	577 \$	1 715 \$	(1 138) \$
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires	26 504 \$	28 913 \$	(2 409) \$

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 7.4, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les obligations locatives sont examinées aux rubriques 7.3, *Dette nette*, et 7.5, *Flux de trésorerie*.

Au 30 juin 2021, l'actif net au titre des régimes de retraite s'élevait à 409 M\$ (soit les actifs au titre des régimes de retraite de 3 045 M\$ déduction faite du passif au titre des régimes de retraite et avantages du personnel de 2 636 M\$), en hausse de 584 M\$ par rapport au 31 décembre 2020. Cette

augmentation est surtout imputable au gain actuariel net à la réévaluation du passif des régimes d'avantages du personnel de 947 M\$ (730 M\$, après impôts) comptabilisé à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada, facteur en partie contrebalancé par la charge au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel comptabilisée au cours de l'exercice. Ce gain actuariel tient compte de l'incidence de la majoration de 66 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer le passif, contrebalancée par la contraction du rendement de l'actif des régimes.

La partie à long terme de l'obligation relative aux produits différés d'Aéroplan et autres produits différés a fléchi de 202 M\$ depuis le 31 décembre 2020. Cette diminution rend compte du reclassement d'une tranche de 258 M\$ du passif non courant au passif courant des échanges de points Aéroplan qui devraient augmenter dans les 12 prochains mois, facteur en partie contrebalancé par la vente aux partenaires du programme d'un volume de points Aéroplan supérieur à celui des échanges.

L'augmentation des autres passifs non courants tient compte d'un accroissement de 210 M\$ de la juste valeur du dérivé intégré sur billets convertibles d'Air Canada. L'augmentation rend compte également d'un montant de 30 M\$ au titre des revenus provenant de la subvention différés outre le montant de 100 M\$ au titre de la juste valeur des bons de souscription dont les droits sont acquis au 30 juin 2021 relativement aux accords de financement par emprunt et capitaux propres conclus avec le gouvernement du Canada qui sont décrits à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion.

7.3. DETTE NETTE

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 30 juin 2021 et au 31 décembre 2020.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2021	31 décembre 2020	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	11 734 \$	11 201 \$	533 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 012	1 788	(776)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	12 746 \$	12 989 \$	(243) \$
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et les placements à long terme	(5 661)	(8 013)	2 352
Dettes nettes¹⁾	7 085 \$	4 976 \$	2 109 \$

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

Au 30 juin 2021, la dette nette s'établissait à 7 085 M\$, en hausse de 2 109 M\$ par rapport au 31 décembre 2020, du fait de l'incidence des flux de trésorerie nets affectés aux opérations de financement et d'investissement au premier semestre de 2021, facteur en partie contrebalancé par le produit tiré de l'exercice partiel de l'option de surallocation dans le cadre du placement de titres de capitaux propres en décembre 2020 et l'accord de financement par instruments de capitaux propres conclu en avril 2021. Les remboursements sur la dette à long terme au premier semestre de 2021 ont été contrebalancés par le produit tiré de nouveaux emprunts, notamment le produit des accords de financement conclus avec le gouvernement du Canada relativement au remboursement aux clients de billets non remboursables, comme il est décrit à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion, outre le produit tiré du financement relativement à des appareils. Au premier semestre de 2021, Air Canada a reçu du financement lié à la livraison de huit appareils A220-300 d'Airbus et a refinancé les certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie B, série 2013-1. Se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et*

plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada, pour un complément d'information sur les opérations de financement par emprunt conclues en 2020. L'incidence de l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2021 par rapport au 31 décembre 2020 a réduit de 274 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains).

7.4. FONDS DE ROULEMENT

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 juin 2021 et au 31 décembre 2020.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2021	31 décembre 2020	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	5 093 \$	7 501 \$	(2 408) \$
Créances clients	617	644	(27)
Autres actifs courants	442	526	(84)
Total des actifs courants	6 152 \$	8 671 \$	(2 519) \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 101	2 465	(364)
Produits passages perçus d'avance	1 719	2 314	(595)
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	814	572	242
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 012	1 788	(776)
Total des passifs courants	5 646 \$	7 139 \$	(1 493) \$
Fonds de roulement, montant net	506 \$	1 532 \$	(1 026) \$

Le montant net du fonds de roulement de 506 M\$ au 30 juin 2021 représente un fléchissement de 1 026 M\$ par rapport au 31 décembre 2020. Le fonds de roulement s'est ressenti défavorablement de la partie en trésorerie de la perte nette comptabilisée durant le semestre clos le 30 juin, ainsi que des dépenses d'investissement, déduction faite du financement. Les produits passages perçus d'avance ont fléchi durant le deuxième trimestre de 2021, car Air Canada a traité et réglé des remboursements admissibles de 997 M\$ au titre de la modification de la politique de remboursement annoncée le 13 avril 2021, et comme il est décrit à la sous-rubrique, *Faits nouveaux*, de la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion. Ces remboursements aux clients n'ont de manière générale aucune incidence sur la situation de trésorerie et améliorent le montant net du fonds de roulement du fait des prélèvements de 858 M\$ sur la facilité affectée au remboursement de billets au 30 juin 2021 et du montant de 139 M\$ devant être prélevé sur la facilité en juillet 2021 au titre des remboursements déjà versés par Air Canada.

7.5. FLUX DE TRÉSORERIE

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		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation	(1 377) \$	(1 251) \$	(126) \$	(2 265) \$	(1 271) \$	(994) \$
Produit d'emprunts	1 139	3 867	(2 728)	1 267	4 894	(3 627)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(877)	(269)	(608)	(1 281)	(778)	(503)
Actions rachetées aux fins d'annulation	-	-	-	-	(132)	132
Émission d'actions	480	553	(73)	554	554	-
Frais de financement	(4)	(62)	58	(7)	(62)	55
Flux de trésorerie nets provenant des activités de financement	738 \$	4 089 \$	(3 351) \$	533 \$	4 476 \$	(3 943) \$
Placements à court terme et placements à long terme	356	(112)	468	1 350	296	1 054
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(266)	(212)	(54)	(546)	(585)	39
Produit de la vente d'actifs	6	2	4	11	4	7
Produit de la cession-bail d'actifs	5	-	5	11	-	11
Autres	(11)	6	(17)	(5)	37	(42)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'investissement	90 \$	(316) \$	406 \$	821 \$	(248) \$	1 069 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(19) \$	(21) \$	2 \$	(37) \$	42 \$	(79) \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(568) \$	2 501 \$	(3 069) \$	(948) \$	2 999 \$	(3 947) \$

Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation

Au deuxième trimestre de 2021, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont établis à 1 377 M\$, soit une détérioration de 126 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2020 en raison de la contraction du fonds de roulement principalement imputable aux remboursements de billets de 997 M\$, en partie compensée par l'amélioration des produits passages perçus d'avance. En outre, la détérioration des flux de trésorerie affectés aux activités d'exploitation s'explique par l'accroissement des coûts de restitution en fin de bail, en raison du retrait d'appareils plus anciens en regard du trimestre correspondant de 2020.

Au premier semestre de 2021, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont établis à 2 265 M\$, soit une détérioration de 994 M\$ par rapport à la période correspondante de 2020, du fait du fléchissement du résultat d'exploitation imputable à l'incidence de la pandémie de COVID-19, incidence qui s'est d'abord manifestée au début de mars 2020 dans les chiffres relatifs au trafic et aux ventes, outre les remboursements de billets susmentionnés.

Flux de trésorerie nets provenant des activités de financement

Au deuxième trimestre de 2021, les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont chiffrés à 738 M\$, en baisse de 3 351 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2020. La baisse s'explique par la contraction du produit tiré d'instruments d'emprunt et de l'émission d'actions outre la hausse des remboursements sur la dette. Le produit des emprunts de 1 139 M\$ au deuxième trimestre de 2021 avait trait au produit de 858 M\$ tiré de la facilité de crédit non garantie du gouvernement du Canada au soutien des remboursements aux clients détenant des billets non remboursables, outre le financement de 180 M\$ visant des appareils, relativement à la livraison de cinq appareils A220-300 d'Airbus. Le produit tiré de l'émission d'actions au deuxième trimestre de 2021 a trait à l'accord de financement par instruments de capitaux propres conclu avec le gouvernement du Canada. Pour un complément d'information sur les opérations de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres conclues avec le gouvernement du Canada, se reporter à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion. Les remboursements de la dette au deuxième trimestre de 2021 rendent compte du remboursement de 400 M\$ sur des billets non garantis de premier rang libellés en dollars américains outre le refinancement des certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie B, série 2013-1. Pour un complément d'information sur les activités de financement par emprunt réalisées en 2020, se reporter à la rubrique 4, *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise*, dans le rapport de gestion de 2020 d'Air Canada.

Au premier semestre de 2021, les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont chiffrés à 533 M\$, en baisse de 3 943 M\$ par rapport à la période correspondante de 2020. La baisse est le fait de la contraction du produit tiré d'instruments d'emprunt et de l'augmentation des remboursements sur la dette, facteurs en partie compensés par la suspension du rachat d'actions dans le cadre de l'offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités en mars 2020. Outre le produit tiré des opérations de financement au deuxième trimestre de 2021, un produit de 128 M\$ ayant trait au financement de trois appareils A220-300 d'Airbus a été reçu au premier trimestre de 2021, soit les trois derniers appareils visés par le financement garanti conclu en septembre 2020.

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

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement se sont établis à 90 M\$ au deuxième trimestre de 2021 et à 821 M\$ au premier semestre de 2021, en hausse de 406 M\$ et de 1 069 M\$, respectivement, en regard des périodes correspondantes de 2020, du fait surtout des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme.

Se reporter aux rubriques 7.2, *Situation financière*, 7.3, *Dette nette*, 7.4, *Fonds de roulement*, et 7.9, *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		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation	(1 377) \$	(1 251) \$	(126) \$	(2 265) \$	(1 271) \$	(994) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(261)	(212)	(49)	(535)	(585)	50
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	(1 638) \$	(1 463) \$	(175) \$	(2 800) \$	(1 856) \$	(944) \$

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Le montant négatif des flux de trésorerie disponibles s'est chiffré à 1 638 M\$ au deuxième trimestre de 2021 et à 2 800 M\$ au premier semestre de 2021, soit une détérioration de 175 M\$ et de 944 M\$, respectivement, en regard des périodes correspondantes de 2020, en raison de la contraction des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation imputable à l'incidence de la pandémie de COVID-19, en particulier les remboursements de billets de 997 M\$ au deuxième trimestre de 2021, qui ont comprimé les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation sans avoir d'incidence sur la liquidité puisque les remboursements de billets non remboursables sont provisionnés à l'aide de la facilité de crédit non garantie du gouvernement du Canada, laquelle est décrite à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion.

Épuisement du capital net

Le tableau ci-après présente le calcul de l'épuisement du capital net d'Air Canada pour la période indiquée.

(en millions de dollars canadiens)	Deuxième trimestre	Premier semestre
	2021	2021
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation	(1 377) \$	(2 265) \$
Flux de trésorerie nets provenant des activités de financement	738	533
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement	90	821
Moins :		
Produit net tiré de nouvelles opérations de financement non liées à du matériel volant	(1 334)	(1 405)
Remboursement de billets à tarif non remboursable	997	997
Remboursements de dette forfaitaires	502	661
Produit tiré d'opérations de cession-bail	(5)	(11)
Placements à court terme et à long terme	(356)	(1 350)
Épuisement du capital net¹⁾	(745) \$	(2 019) \$

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 visant les livraisons d'avions et des activités d'investissement. Cette mesure ne tient pas compte du produit tiré d'opérations de financement non liées à du matériel volant, des remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés et du produit tiré d'opérations de cession-bail. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme ni des remboursements de billets à tarif non remboursable qui sont traités pour les vols touchés par la pandémie de COVID-19. Ces remboursements sont admissibles à des prélèvements sur la facilité de crédit affectée aux remboursements de 1,404 G\$ du gouvernement du Canada et n'ont de manière générale aucune incidence sur la situation de trésorerie, jusqu'à concurrence du plafond de 1,404 G\$ de la facilité.

Au deuxième trimestre de 2021, l'épuisement du capital net s'est établi à 745 M\$ (soit une moyenne d'environ 8 M\$ par jour) et a été inférieur aux prévisions en matière d'épuisement du capital net de l'ordre de 13 M\$ à 15 M\$ par jour en moyenne indiquées dans le communiqué d'Air Canada du 7 mai 2021. Le BAIIDA au deuxième trimestre a été supérieur aux prévisions du fait principalement de l'excellente maîtrise des coûts et de la gestion rapide de la capacité en vue de l'ajuster à la demande du marché. Cet écart du BAIIDA explique une tranche de 2 M\$ par jour de la variation favorable de l'épuisement du capital net. Le fonds de roulement a quant à lui représenté une tranche de 2 M\$ par jour de la variation favorable, attribuable principalement à la progression des produits passages perçus d'avance et à la gestion en cours des créances clients et d'autres éléments du fonds de roulement. En juin 2021, dans la foulée des dernières nouvelles concernant l'assouplissement de certaines restrictions de déplacements, de l'horaire actualisé d'Air Canada et de ses récentes annonces relativement à ses services, les produits perçus d'avance ont commencé à augmenter fortement. Les dépenses d'investissement ont également été inférieures aux prévisions durant le trimestre à l'étude, du fait en partie de l'appréciation du dollar canadien.

7.6. DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Les dépenses d'investissement et accords de financement connexes d'Air Canada sont analysés à la rubrique 8.6, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. Les dépenses d'investissement et accords de financement connexes d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors, si ce n'est que, en mars 2021, Air Canada a conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 475 M\$ US visant le financement de l'achat des 15 prochains appareils A220 d'Airbus qui devraient être livrés en 2021 et en 2022.

Se reporter à la rubrique 7.8, *Obligations contractuelles*, pour un complément d'information sur les dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements annuels pour la période de 2021 à 2025.

7.7. OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada sont analysées à la rubrique 8.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada de 2021 n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

Comme il est indiqué à la rubrique 5, *Résultats des activités*, du présent rapport de gestion, Air Canada a comptabilisé dans les éléments particuliers des charges de 68 M\$ et de 157 M\$ liées respectivement à la version modifiée du régime de retraite des employés des services techniques représentés par l'AIMTA et aux programmes d'incitation à la retraite anticipée (« PIRA »). La version modifiée du régime de retraite et les PIRA seront financés à l'aide de l'excédent des régimes de retraite agréés canadiens. D'après les évaluations actuarielles définitives, en date du 1^{er} janvier 2021, qui tiennent compte de la version modifiée du régime de retraite des employés des services techniques représentés par l'AIMTA et des programmes d'incitation à la retraite anticipée, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité de 2,9 G\$.

7.8. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 30 juin 2021, y compris celles liées au paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2021 ²⁾	2022	2023	2024	2025	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	243 \$	488 \$	1 715 \$	2 021 \$	1 710 \$	3 768 \$	9 945 \$
Obligations locatives	281	485	478	439	411	1 301	3 395
Total des obligations liées au capital	524 \$	973 \$	2 193 \$	2 460 \$	2 121 \$	5 069 \$	13 340 \$
Intérêts							
Dette à long terme	186 \$	368 \$	344 \$	251 \$	187 \$	287 \$	1 623 \$
Obligations locatives	83	146	120	96	75	354	874
Total des obligations liées aux intérêts	269 \$	514 \$	464 \$	347 \$	262 \$	641 \$	2 497 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	793 \$	1 487 \$	2 657 \$	2 807 \$	2 383 \$	5 710 \$	15 837 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	464 \$	1 001 \$	495 \$	196 \$	- \$	- \$	2 156 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	1 257 \$	2 488 \$	3 152 \$	3 003 \$	2 383 \$	5 710 \$	17 993 \$

1) *Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles de 928 M\$ (748 M\$ US) n'est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu'à l'échéance en 2025. Le solde du capital complet de 858 M\$ de la facilité de crédit non garantie lié au financement accordé par le gouvernement du Canada pour les remboursements des clients est inclus.*

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

7.9. CAPITAL-ACTIONS

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

	30 juin 2021	31 décembre 2020
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	96 311 248	111 926 060
Actions à droit de vote de catégorie B	261 419 231	220 246 228
Total des actions émises et en circulation	357 730 479	332 172 288
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Billets convertibles	48 687 441	48 687 441
Bons de souscription	14 576 564	-
Options sur actions	4 402 975	5 903 174
Total des actions pouvant être émises	67 666 980	54 590 615
Total des actions en circulation et pouvant être émises	425 397 459	386 762 903

Placement d'actions

En lien avec son offre publique de rachat de décembre 2020, Air Canada a accordé aux preneurs fermes une option pouvant être exercée en totalité ou en partie dans les 30 jours suivant la clôture du placement d'actions le 30 décembre 2020, leur permettant d'acheter jusqu'à 15 % d'actions supplémentaires dans le cadre du placement d'actions. En janvier 2021, les preneurs fermes ont exercé en partie leur option de surallocation visant une tranche supplémentaire de 2 587 000 actions d'Air Canada pour un produit brut de 62 M\$. Après déduction des honoraires des preneurs fermes et des frais de placement, le produit net de l'exercice de cette option de surallocation s'est établi à 60 M\$.

Comme il a été plus amplement décrit à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion, en avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada une série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres, qui comprenait l'émission d'actions et de bons de souscription. Air Canada a émis 21 570 942 actions en faveur du gouvernement du Canada pour un produit net de 480 M\$.

8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2019		2020				2021	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Produits d'exploitation	5 529 \$	4 429 \$	3 722 \$	527 \$	757 \$	827 \$	729 \$	837 \$
Charges d'exploitation	4 573	4 284	4 155	2 082	1 542	1 830	1 778	1 970
Bénéfice (perte) d'exploitation	956	145	(433)	(1 555)	(785)	(1 003)	(1 049)	(1 133)
Produits (charges) autres que d'exploitation	(78)	27	(843)	74	(36)	(272)	(338)	(165)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	878	172	(1 276)	(1 481)	(821)	(1 275)	(1 387)	(1 298)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(242)	(20)	227	(271)	136	114	83	133
Bénéfice net (perte nette)	636 \$	152 \$	(1 049) \$	(1 752) \$	(685) \$	(1 161) \$	(1 304) \$	(1 165) \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	2,35 \$	0,56 \$	(4,00) \$	(6,44) \$	(2,31) \$	(3,91) \$	(3,90) \$	(3,31) \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	857 \$	66 \$	(520) \$	(1 438) \$	(1 141) \$	(1 326) \$	(1 335) \$	(1 210) \$

1) Le résultat avant impôts ajusté n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.

9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Les instruments financiers d'Air Canada et ses pratiques en matière de gestion du risque sont résumés à la rubrique 11, *Instruments financiers et gestion du risque*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada et ils n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors, hormis la comptabilisation à titre de passifs financiers des bons de souscription émis en faveur du gouvernement du Canada. Se reporter à la note 10 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du deuxième trimestre de 2021 pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

10. MÉTHODES ET CONTRÔLES COMPTABLES

Les méthodes comptables d'Air Canada sont résumées à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada et elles n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du deuxième trimestre de 2021 pour un complément d'information sur les méthodes comptables d'Air Canada.

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

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2021, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière d'Air Canada n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu une incidence importante sur celui-ci.

11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les jugements et estimations comptables critiques d'Air Canada sont résumés à la rubrique 13, *Jugements et estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. Ils n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

12. ARRANGEMENTS HORS BILAN

L'information sur les accords hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 14, *Accords hors bilan*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. Les accords hors bilan n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 juin 2021, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles avec les membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou avec les membres du Conseil au titre de leurs contrats d'administrateur.

14. FACTEURS DE RISQUE

Pour obtenir une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada, se reporter à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. À l'exception des énoncés dans le présent rapport de gestion et de la mise à jour qui suit, il n'est survenu aucune modification notable visant les facteurs de risque concernant la Société depuis lors.

Comme il est décrit à la rubrique 4, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion, le 12 avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada des accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres. Dans le cadre du montage financier, i) Air Canada a convenu d'offrir aux clients admissibles qui ont acheté des billets non remboursables avant le 13 avril 2021 pour un voyage commençant au plus tôt le 1^{er} février 2020, mais qui n'ont pas voyagé en raison de la COVID-19, le choix d'un remboursement selon le mode de paiement initial et ii) un montant maximal de 1,404 G\$ consistant en une tranche de facilité de crédit non garantie en soutien au remboursement de ces billets non remboursables aux clients a été mis à sa disposition.

15. 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		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Perte d'exploitation selon les PCGR	(1 133) \$	(1 555) \$	422 \$	(2 182) \$	(1 988) \$	(194) \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	404	487	(83)	817	991	(174)
BAIIDA (y compris les éléments particuliers)	(729) \$	(1 068) \$	339 \$	(1 365) \$	(997) \$	(368) \$
Retrancher :						
Éléments particuliers	73	236	(163)	(54)	236	(290)
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)	(656) \$	(832) \$	176 \$	(1 419) \$	(761) \$	(658) \$

CESMO ajustées

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

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

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	1 970 \$	2 082 \$	(112) \$	3 748 \$	6 237 \$	(2 489) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Charge de carburant aviation	(239)	(124)	(115)	(439)	(960)	521
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(1)	3	(4)	(6)	(231)	225
Éléments particuliers	(73)	(236)	163	54	(236)	290
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	1 657 \$	1 725 \$	(68) \$	3 357 \$	4 810 \$	(1 453) \$
SMO (en millions)	4 000	2 243	78,4 %	8 211	25 754	(68,1) %
CESMO ajustées (en cents)	41,45 ¢	76,91 ¢	(35,46) ¢	40,89 ¢	18,68 ¢	22,21 ¢

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, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Perte avant impôts sur le résultat selon les PCGR	(1 298) \$	(1 481) \$	183 \$	(2 685) \$	(2 757) \$	72 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Éléments particuliers	73	236	(163)	(54)	236	(290)
Perte (profit) de change	5	(242)	247	(62)	469	(531)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	5	9	(4)	9	20	(11)
Perte sur instruments financiers	5	40	(35)	247	74	173
Résultat avant impôts ajusté	(1 210) \$	(1 438) \$	228 \$	(2 545) \$	(1 958) \$	(587) \$

Flux de trésorerie disponibles

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

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 visant les livraisons d'avions et des activités d'investissement. Cette mesure ne tient pas compte du produit tiré d'opérations de financement non liées à du matériel volant, des remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt refinancés ou remplacés et du produit tiré d'opérations de cession-bail. L'épuisement du capital net ne tient pas compte non plus des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme ni des remboursements de billets à tarif non remboursable qui sont traités pour les vols touchés par la pandémie de COVID-19. Ces remboursements sont admissibles à des prélèvements sur la facilité de crédit affectée aux remboursements de 1,404 G\$ du gouvernement du Canada et n'ont de manière générale aucune incidence sur la situation de trésorerie, jusqu'à concurrence du plafond de 1,404 G\$ de la facilité. Se reporter à la rubrique 7.5, *Flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.