AIR CANADA

Communiqués

Air Canada annonce ses résultats pour le troisième trimestre de 2020

- **Plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise pratiquement achevé**
- **Total des passagers transportés en baisse de 88 % en raison de la COVID-19 et des restrictions de déplacements**
- **Report et/ou annulation de livraisons d'appareils 737-8 de Boeing et A220 d'Airbus**
- **Réduction d'environ 3,0 G$ des dépenses d'investissement pour la période 2020-2023**

MONTRÉAL, le 9 nov. 2020 /CNW Telbec/ - Le total des revenus s'est établi à 757 M$ pour le troisième trimestre de 2020, soit un recul de 4,773 G$, ou 86 %, en regard du troisième trimestre de 2019. La Société a annoncé un BAIIDA[1)] (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), compte non tenu des éléments particuliers, négatif de 554 M$ pour le troisième trimestre de 2020, comparativement au BAIIDA de 1,472 G$ enregistré au troisième trimestre de 2019. Air Canada a constaté une perte d'exploitation de 785 M$ au troisième trimestre de 2020, contre un bénéfice d'exploitation de 956 M$ au troisième trimestre de 2019. Le total des passagers payants transportés a reculé de 88 % durant le troisième trimestre écoulé en regard du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Les liquidités non soumises à restrictions se chiffraient à 8,189 G$ au 30 septembre 2020.

« Les résultats que nous annonçons aujourd'hui rendent compte des répercussions sans précédent de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du transport aérien à l'échelle mondiale et sur Air Canada pour le trimestre, qui est d'ordinaire le plus productif et lucratif pour la Société, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction d'Air Canada. Dès le début, notre préoccupation première a été la santé et la sécurité de nos clients et de nos employés. Notre société aérienne fait figure de chef de file au chapitre de l'implantation de mesures de protection multidimensionnelles d'avant-garde, comme notre éventail exhaustif de mesures de biosécurité, Air Canada SoinPropre+, et nous continuons d'explorer de nouvelles technologies et de nouveaux procédés afin de rassurer encore davantage voyageurs et organismes de réglementation. Parmi les diverses mesures fondées sur une approche scientifique que nous mettons de l'avant, le test de dépistage à l'aéroport est de loin la plus importante, comme l'atteste l'étude menée par McMaster HealthLabs portant sur les voyageurs internationaux arrivant à l'aéroport Pearson de Toronto. Il s'agirait de l'étude la plus vaste dans son genre jamais menée et les premiers résultats confirment clairement qu'il existe des solutions de rechange sécuritaires à la mise en quarantaine de 14 jours, laquelle freine la demande et contrarie les passagers qui souhaitent subir le test de dépistage.

« En parallèle, nous avons pris des mesures énergiques en vue de mettre en œuvre notre plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise. Depuis le mois de mars, nous avons mobilisé près de 6 G$ en liquidités supplémentaires, en tirant parti de notre situation financière, qui était l'une des plus solides du secteur du transport aérien au moment de l'éclosion de la pandémie. Nous avons dû prendre la déchirante décision de supprimer 20 000 emplois, après en avoir créé 10 000 au cours des cinq dernières années, et aussi d'effacer 10 ans d'expansion rentable de notre réseau en réduisant la capacité de plus de 80 % au troisième trimestre.

« À la fin de juin, nous avions pris la décision difficile de suspendre indéfiniment 30 lignes intérieures et de fermer huit escales régionales, et notre équipe de planification du réseau avait déterminé que jusqu'à 95 autres lignes intérieures, transfrontalières et internationales devaient être suspendues et neuf escales canadiennes devaient être fermées pour préserver les liquidités, réduire les coûts et diminuer les dépenses d'investissement alors que nous nous préparions à une exploitation de plus petite taille devant durer plusieurs années. À la lumière des déclarations publiques faites par l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports du Canada, le 8 novembre 2020 concernant l'amorce de discussions immédiates avec les principales sociétés aériennes sur un soutien spécifique au secteur de l'aviation, nous reportons les suspensions de lignes et les fermetures d'escales supplémentaires en attendant la progression de ces discussions.

« Selon l'économiste en chef de l'IATA, les gouvernements étrangers, conscients du rôle essentiel des sociétés aériennes dans leur économie nationale, ont déjà débloqué globalement plus de 160 G$ US en fonds de soutien. En plus de maintenir des dizaines de milliers d'emplois directs et indirects, un secteur canadien du transport aérien en bonne santé est essentiel aux infrastructures indispensables à la relance économique et au rôle du Canada dans un monde restructuré d'après-pandémie. La façon dont notre pays gère cette crise touchant le transport aérien aura des répercussions sur le secteur et sur l'économie durant des années.

« Nous avons également poursuivi nos discussions avec le gouvernement duCanada concernant l'adoption d'une approche plus mesurée et scientifique à l'égard des restrictions de déplacements et des mises en quarantaine, qui demeurent parmi les plus contraignantes au monde. Les premiers résultats de plusieurs études internationales et de notre étude menée par McMaster HealthLabs indiquent que les tests de dépistage fournissent une solution efficace et responsable menant à l'assouplissement sécuritaire des mesures de quarantaine.

« Nous avons pris plusieurs mesures en vue de rationaliser prudemment notre parc actuel. Nous accélérons le retrait de 79 appareils d'Air Canada et d'Air Canada Rouge. Nous reportons la livraison de nouveaux appareils 737-8 de Boeing et A220 d'Airbus que nous attendions pour 2021 et 2022 et nous annulons la commande de 10 appareils 737-8 de Boeing et de 12 appareils A220 d'Airbus, soit environ 40 % des livraisons restantes prévues. Malgré les modifications apportées à nos commandes, ces deux types d'avions demeurent le pivot de notre flotte d'appareils monocouloirs et nous permettent d'exploiter efficacement les lignes transfrontalières et intérieures transcontinentales parce qu'ils offrent des économies supérieures, une plus grande distance franchissable et une excellente expérience client. Grâce à cette restructuration du parc aérien et à d'autres initiatives de compression des dépenses d'investissement, nous avons réussi à diminuer le total des dépenses d'investissement projetées d'environ 3,0 G$ pour la période 2020-2023 comparativement au total des dépenses d'investissement prévues à la fin de 2019.

« En plus des mesures d'atténuation déjà prises, Air Canada se prépare à la reprise postérieure à la pandémie. Parmi les initiatives en cours, nous avons lancé ce mois-ci le nouveau programme Aéroplan, qui devrait figurer parmi les meilleurs programmes de fidélisation offerts par les transporteurs aériens. Notre parc aérien simplifié et restructuré sera à la fois très écoénergétique et bien configuré pour nos principales lignes. Le projet d'acquisition de Transat A.T. inc. nous permettra de livrer concurrence plus efficacement à l'échelle internationale dans un marché du transport aérien mondial radicalement transformé. L'équipe d'Air Canada Cargo a montré son agilité en déployant des vols tout-cargo durant la pandémie. Le transport de fret prendra une importance grandissante parmi nos activités d'exploitation à l'avenir. L'essentiel toutefois, c'est que notre culture d'entreprise demeure vigoureuse : la mobilisation reste extrêmement vive chez nos employés, qui concentrent tous leurs efforts à transporter nos clients en toute sécurité. Je tiens à les remercier de leur engagement et de leur travail sans répit », a conclu M. Rovinescu.

Air Canada a pris ou prendra les mesures suivantes dans le cadre de son plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise:

Service à la clientèle et sécurité

- Air Canada place la sécurité au cœur de toutes ses activités. C'est pourquoi elle met à jour constamment ses politiques et procédures en matière de santé et de sécurité à l'intention des voyageurs et des employés, que ce soit en milieu de travail, dans les aéroports ou à bord des appareils, en vue de tenir compte des nouveaux renseignements sur la COVID-19 à mesure qu'ils sont rendus publics. Ces procédures prévoient le port obligatoire du couvre-visage pour les clients et d'équipement de protection individuelle rehaussé pour les agents aux aéroports et les équipages, le respect de pratiques sécuritaires comme le lavage fréquent des mains et la collaboration avec le gouvernement canadien dans le dépistage de la COVID-19 chez les passagers avant l'embarquement afin d'aider à déterminer s'ils sont aptes à voyager.
- Pour souligner son engagement à l'égard de la sécurité de la clientèle et du personnel, Air Canada a lancé Air Canada SoinPropre+. Ce programme a pour objet de réduire le risque d'exposition à la COVID-19 par des mesures comme un entretien cabine rehaussé, la prise de température obligatoire du client avant l'embarquement, qui s'ajoute à un questionnaire de santé requis, ainsi que la distribution aux clients de trousses de soins pour le nettoyage des mains et l'hygiène.
- Air Canada collabore avec divers partenaires du milieu médical afin de rehausser la biosécurité dans l'ensemble de ses activités. Ces partenaires comprennent la Cleveland Clinic Canada, de Toronto, leader reconnu en matière de soins de santé à l'échelle mondiale qui aide la Société à incorporer davantage de données scientifiques éprouvées dans son plan d'intervention lié à la COVID-19, ainsi que Spartan Bioscience, d'Ottawa, qui explore la mise au point de tests de dépistage rapide de la COVID-19 dans le contexte du transport aérien. Depuis l'an dernier, Air Canada collabore avec BlueDot, entreprise de Toronto qui assure le suivi des maladies infectieuses à l'échelle mondiale en temps réel, afin d'obtenir des informations précises et pertinentes lui permettant de prendre sans délai des décisions tant commerciales qu'en matière de sécurité.
- Air Canada s'est associée à McMaster HealthLabs et à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto dans une étude portant sur les voyageurs internationaux arrivant à l'aéroport international Pearson de Toronto. Les résultats provisoires indiquent que les tests de dépistage peuvent constituer une solution de rechange efficace et responsable facilitant l'assouplissement sécuritaire des mesures de quarantaine.
- Air Canada a récemment annoncé qu'elle finalisait sa commande initiale de trousses de dépistage rapide de la COVID-19 ID NOW d'Abbott dans le contexte de son évaluation continuelle des protocoles et des technologies de dépistage du virus. Elle s'inscrit parmi les premières entreprises du secteur privé à prendre cette initiative.
- Air Canada a aussi récemment annoncé son intention d'explorer en milieu de travail TraceSCAN, une solution de recherche de contacts COVID-19 qui est compatible avec Bluetooth et s'allie à une technologie prêt-à-porter mise au point par

Facedrive, une entreprise canadienne.

- Pour répondre à la demande de transport de marchandises à l'échelle mondiale pendant la pandémie, notamment d'équipements de protection individuelle, Air Canada a exploité plus de 3 000 vols internationaux tout-cargo depuis le 22 mars 2020 et elle entend assurer jusqu'à 100 vols tout-cargo par semaine au quatrième trimestre de 2020 en ayant recours à des appareils 787 et 777 de Boeing, ainsi qu'à quatre appareils 777 de Boeing convertis et trois appareils A330 d'Airbus convertis, où l'espace de chargement de fret a été doublé grâce au retrait de sièges de la cabine passagers.

- Air Canada a annoncé des mesures d'incitation et d'accommodement spéciales pour les membres Aéroplan et Air Canada Altitude compte tenu de la COVID-19, notamment la suspension temporaire de l'expiration des milles Aéroplan, le maintien du statut atteint en fonction des milles Aéroplan accumulés, l'exemption de certains frais de modification ou de reversement de milles au compte, et le lancement de nouvelles promotions permettant aux membres d'accumuler des milles dans le confort de leur foyer.

Capacité et réseau

- Aux deuxième et troisième trimestres de 2020, Air Canada a réduit la capacité exprimée en SMO de 92,0 % et de 81,7 %, respectivement, par rapport aux trimestres correspondants de 2019 et prévoit la réduire d'environ 75 % pour le quatrième trimestre de 2020 par rapport au quatrième trimestre de 2019. La Société continuera d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre d'autres mesures pour tenir compte de la demande en fonction des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des exigences de quarantaine, des fermetures de frontières ainsi que de la demande passagers.

- Le 30 juin 2020, Air Canada a suspendu le service indéfiniment sur 30 lignes régionales intérieures et a fermé huit escales dans des aéroports régionaux du Canada.

Financement et situation de trésorerie

- En mars 2020, Air Canada a utilisé ses facilités de crédit renouvelables de 600 M$ US et de 200 M$, pour un produit net global de 1,027 G$.

- En juin 2020, Air Canada a conclu un placement public par voie de prise ferme commercialisé visant 35 420 000 actions à droit de vote d'Air Canada au prix d'offre de 16,25 $ l'action, pour un produit global de 576 M$, ainsi qu'un placement privé commercialisé simultané de billets non garantis de premier rang convertibles échéant en 2025 pour un produit global de 748 M$ US (1,011 G$).

- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'un capital global de 840 M$ de billets garantis de deuxième rang à 9,00 % échéant en 2024, qui ont été vendus à 98 % de leur valeur nominale.

- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'une tranche de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie C d'une valeur nominale globale d'environ 316 M$ US (426 M$), vendus à 95,002 % de la valeur nominale.

- En septembre 2020, Air Canada a conclu un placement privé de deux tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, dont le produit a servi à acheter des billets garantis par nantissement du matériel émis par Air Canada et garantis par trois appareils 787-9 de Boeing, trois appareils 777-300ER de Boeing, un appareil 777-200LR de Boeing et neuf appareils A321-200 d'Airbus. Les deux tranches de certificats ont une valeur nominale globale combinée de 553 M$ US (740 M$) et un taux d'intérêt moyen pondéré de 5,73 %. Air Canada a utilisé le produit de ce financement ainsi que des liquidités disponibles pour rembourser intégralement le prêt à terme de 600 M$ US (803 M$) à échéance de 364 jours initialement mis en place en avril 2020 et décrit dans le rapport de gestion du deuxième trimestre de 2020 d'Air Canada.

- En septembre 2020, Air Canada a conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 788 M$ pour financer l'achat des 18 premiers appareils A220 d'Airbus. Comme les appareils sont financés aux termes de cette nouvelle facilité en dollars canadiens, l'accord de financement relais de 788 M$ mis en place en avril 2020 (et décrit dans le rapport de gestion du deuxième trimestre de 2020 d'Air Canada) sera remboursé simultanément. Au 30 septembre 2020, neuf appareils A220 d'Airbus étaient financés en vertu de cette facilité et le montant correspondant de l'accord de financement relais avait été remboursé.

- Au début d'octobre 2020, Air Canada a annoncé qu'elle avait réalisé des opérations de cession-bail visant neuf appareils 737-8 de Boeing pour un produit total de 365 M$ US (485 M$). Les neuf appareils ont été livrés à Air Canada au cours des trois dernières années.

- 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 1,8 G$ à la suite de la clôture des transactions décrites ci-dessus. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour maintenir des niveaux de liquidité suffisants, Air Canada envisage d'autres accords de financement.

- Air Canada a suspendu les rachats d'actions dans le cadre de son offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités au début du mois de mars 2020 et n'a pas renouvelé l'offre publique de rachat d'actions à son expiration au deuxième trimestre de 2020.

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

- Pour 2020, Air Canada a mis sur pied à l'échelle de son entreprise un programme de compression des coûts et de réduction et de report des dépenses d'investissement qui se chiffre désormais à environ 1,5 G$, en hausse par rapport à l'objectif initial de 500 M$. Du fait de la contraction de la capacité de 81,7 %, les charges d'exploitation du troisième trimestre de 2020 ont diminué de 3,032 G$, ou 66 %, par rapport à la période correspondante de 2019, facteur qui atteste les progrès considérables accomplis en matière aussi bien de gestion des coûts variables que de réduction des charges fixes. Air Canada demeure à l'affût d'autres possibilités de compression des coûts et de préservation des liquidités.
- Air Canada a annoncé des compressions d'effectifs visant environ 20 000 employés, soit plus de 50 % de son personnel. Ces mesures ont pris la forme de mises à pied, de cessations d'emploi, de départs volontaires, de retraites anticipées et de congés spéciaux.
- Air Canada s'est prévalue de la Subvention salariale d'urgence duCanada (« SSUC ») pour la plupart de ses effectifs à compter du 15 mars 2020. En juillet 2020, le programme a été refondu et prolongé jusqu'en décembre 2020. En septembre 2020, le gouvernement du Canada a annoncé que le programme serait de nouveau prolongé jusqu'en juin 2021. Air Canada entend continuer de participer au programme de la SSUC pour les employés actifs, dans la mesure où elle répond aux critères d'admissibilité.
- Air Canada procède au retrait permanent de son parc de 79 appareils plus anciens, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer. Cette mesure simplifiera le parc aérien global de la Société, réduira sa structure de coûts et diminuera son empreinte carbone.
- Air Canada a conclu une modification au contrat d'achat visant des appareils A220-300 d'Airbus, laquelle est entrée en vigueur au début de novembre 2020. De ce fait, Air Canada a reporté la livraison de 18 appareils à 2021 et 2022 et a annulé l'achat des 12 derniers appareils A220 d'Airbus. Air Canada compte prendre livraison de cinq appareils A220 d'Airbus au quatrième trimestre de 2020.
- Au début du mois de novembre 2020, Air Canada a également modifié son contrat avec la société Boeing afin d'annuler la livraison de 10 appareils 737-8 visés par sa commande ferme de 50 appareils et de reporter la livraison des 16 appareils restants pour la période allant de la fin 2021 à 2023.
- Grâce à cette restructuration du parc aérien et à d'autres initiatives de réduction des dépenses d'investissement, Air Canada a réussi à comprimer les dépenses d'investissement prévues d'environ 3,0 G$ pour la période 2020-2023 en regard des dépenses d'investissement prévues à la fin de 2019.

Récapitulatif du troisième trimestre

Air Canada a enregistré une perte nette de 685 M$, soit une perte par action - résultat dilué de 2,31 $, contre un bénéfice net de 636 M$, soit un bénéfice par action - résultat dilué de 2,35 $ au troisième trimestre de 2019.

Au 30 septembre 2020, la dette nette s'est établie à 4,973 G$, en hausse de 2,132 G$ par rapport au 31 décembre 2019, du fait de l'incidence des variations visant les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation et aux activités d'investissement au cours des neuf premiers mois de 2020. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2020 par rapport au 31 décembre 2019 a accru la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) de 141 M$.

Au troisième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont établis à 286 M$, soit une détérioration de 1,120 G$ par rapport à la période correspondante de 2019, du fait de la baisse du résultat d'exploitation imputable aux répercussions de la pandémie de COVID-19.

Au troisième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont chiffrés à 332 M$, une progression de 33 M$ en regard du troisième trimestre de 2019. Le produit net tiré des financements par instruments d'emprunt s'est élevé à 1,101 G$. La réduction de la dette à long terme et des obligations locatives s'est chiffrée à 1,433 G$ au troisième trimestre de 2020 et comportait des remboursements forfaitaires de 1,177 G$.

Au troisième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement de 644 M$ rendent compte d'une augmentation de 554 M$ en regard du troisième trimestre de 2019, du fait surtout des transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme.

Au troisième trimestre de 2020, l'épuisement du capital net[1)] s'est établi à 818 M$ (soit une moyenne d'environ 9 M$ par jour), résultat nettement meilleur que les prévisions en matière d'épuisement du capital net de l'ordre de 1,35 G$ à 1,6 G$ (soit une moyenne de l'ordre de 15 M$ à 17 M$ par jour). Ce résultat est attribuable à plusieurs facteurs, notamment le report de certaines dépenses d'investissement et les sommes encaissées au titre du programme de la SSUC qui ont été plus élevées, outre d'autres gains au titre du fonds de roulement du fait à la fois du report des paiements aux fournisseurs à des périodes futures et des recouvrements au titre des impôts sur le résultat et des taxes de vente dont la matérialisation était prévue pour des périodes ultérieures.

Perspectives et principales hypothèses

Comme il est indiqué plus haut, Air Canada prévoit réduire la capacité pour le quatrième trimestre de 2020 d'environ 75 % en comparaison du trimestre correspondant de 2019. La Société continuera d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre les mesures nécessaires pour tenir compte des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des mises en quarantaine et des fermetures de frontières ainsi que de la demande passagers.

Air Canada prévoit que l'épuisement du capital net s'établira dans une fourchette de 1,1 G$ à 1,3 G$ (soit entre 12 M$ et 14 M$ par jour, en moyenne) au quatrième trimestre de 2020. Cette prévision de l'épuisement du capital net tient compte de dépenses d'investissement de 4 M$ par jour et de coûts liés aux obligations locatives et au service de la dette de 5 M$ par jour. Par comparaison au troisième trimestre de 2020, l'épuisement du capital net prévisionnel à la hausse pour le quatrième trimestre de 2020 est imputable à plusieurs facteurs, notamment l'augmentation des paiements exigibles au titre de la restitution d'appareils en fin de bail du fait de la restitution aux bailleurs d'un nombre accru d'appareils, la stabilisation des reports de paiements aux fournisseurs touchant le fonds de roulement, la baisse des encaissements liés au programme de la SSUC et l'accroissement des dépenses d'investissement, en partie du fait des livraisons supplémentaires prévues d'appareils A220 d'Airbus.

Tel qu'il est mentionné plus haut, l'honorableMarc Garneau a fait des déclarations publiques le 8 novembre 2020 concernant un soutien spécifique au secteur de l'aviation. Air Canada fournira une mise à jour lorsque les accords de soutien avec le gouvernement du Canada seront finalisés.

[1)] **Mesures hors PCGR**

Sont décrites ci-après certaines mesures financières 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. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion du troisième trimestre de 2020 d'Air Canada pour un complément d'information sur les mesures hors PCGR et pour un rapprochement de ces mesures avec les PCGR du Canada.

- Le BAIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est une mesure couramment employée dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu 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 ses appareils et ses autres actifs. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAIIDA, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion du troisième trimestre de 2020 d'Air Canada pour un complément d'information et pour un rapprochement de cette mesure avec les PCGR du Canada.
- L'épuisement du capital net est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour mesurer la trésorerie affectée au maintien des activités, au soutien des dépenses d'investissement et au règlement des remboursements ordinaires de la dette, le tout compte non tenu de l'incidence nette du produit tiré de nouvelles opérations de financement. L'épuisement du capital net s'entend des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, des activités de financement et des activités d'investissement, compte non tenu du produit tiré de nouvelles opérations de financement et de remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt que refinance ou remplace la Société. 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. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion du troisième trimestre de 2020 d'Air Canada pour un complément d'information sur cette mesure et à la rubrique intitulée « Flux de trésorerie consolidés » du rapport de gestion du troisième trimestre de 2020 d'Air Canada pour un rapprochement de cette mesure avec les PCGR du Canada.

Les états financiers consolidés et les notes complémentaires du troisième trimestre de 2020 d'Air Canada ainsi que son rapport de gestion du troisième trimestre de 2020 peuvent être consultés sur son site à **aircanada.com** et seront déposés sur SEDAR au **www.sedar.com**.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 30 mars 2020, veuillez consulter SEDAR au **www.sedar.com**.

Avis concernant la téléconférence du troisième trimestre

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, 9 novembre 2020, à 8 h 30 HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières, ainsi que Lucie Guillemette, vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales, répondront aux questions des analystes. Après la période de questions des analystes, Michael Rousseau et Pierre Houle, directeur général et trésorier, répondront aux questions des prêteurs à terme de type B et des porteurs d'obligations d'Air Canada.

Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence. Suivent les renseignements détaillés :

Composez le 416 340-2217 ou le 1 800 806-5484, mot de passe : 9933124#

Écoutez la webémission audio en direct au :https://bell.media-server.com/mmc/p/j6iivqtc

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « préliminaires », « 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 communiqué, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment ceux indiqués ci-après.

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

D'autres facteurs peuvent faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs, notamment la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, la conjoncture économique et le contexte géopolitique, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver la liquidité, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, le calendrier et les modalités de la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing au sein de son parc aérien (notamment l'intégration de ceux qui font l'objet de commandes, de même que la gestion du parc aérien d'Air Canada et de ses activités jusqu'à la remise en service ou l'intégration des appareils), les cours de l'énergie, sa dépendance à l'égard des technologies, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de réduire les charges d'exploitation), les risques liés à la cybersécurité, les conflits armés, les attentats terroristes, les autres épidémies, sa dépendance envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, sa capacité de lancer et d'exploiter avec succès son nouveau programme de fidélité, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les interruptions de services, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance et des coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les régimes de retraite, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 14, Facteurs de risque*, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2020 d'Air Canada et à la rubrique 20,* Facteurs de *risque, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. Par ailleurs, l'acquisition de Transat A.T. inc. est assujettie à l'approbation des actionnaires, du tribunal, de la Bourse de Toronto en ce qui a trait aux exigences d'inscription usuelles et des organismes de réglementation ainsi qu'à la satisfaction de certaines conditions usuelles et autres, et rien ne garantit que l'acquisition sera réalisée, ou qu'elle le sera conformément aux modalités décrites dans le rapport de gestion du troisième trimestre de 2020 d'Air Canada. De plus, rien ne garantit qu'un soutien du gouvernement sera fourni ou qu'il le sera selon des modalités acceptables pour Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date de ce communiqué (ou à la date à laquelle ils sont*

censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

À propos d'Air Canada

Air Canada est le plus grand transporteur aérien duCanada à offrir des services intérieurs et internationaux. Le transporteur national du Canada compte parmi les 20 plus importantes sociétés aériennes du monde et il a accueilli plus de 51 millions de clients en 2019. Air Canada est membre cofondateur du réseau Star Alliance, le plus vaste regroupement de transporteurs aériens du monde. Air Canada est le seul transporteur d'envergure internationale offrant une gamme complète de services à détenir la cote quatre étoiles en Amérique du Nord, selon la firme de recherche indépendante britannique Skytrax, qui a également proclamé Air Canada meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour 2019. Pour de plus amples renseignements sur Air Canada, consultez aircanada.com/medias, suivez Air Canada surTwitter et LinkedIn, et joignez-vous à Air Canada sur Facebook.

Internet : aircanada.com/medias

Inscrivez-vous pour recevoir les nouvelles d'Air Canada : aircanada.com

À l'intention des médias :
Photos
Vidéos
Images en vrac
Articles

POINTS SAILLANTS

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

	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	**2020**	**2019**	**Variation ($)**	**2020**	**2019**	**Variation ($)**
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	757	5 530	(4 773)	5 006	14 702	(9 696)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(785)	956	(1 741)	(2 773)	1 505	(4 278)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(821)	878	(1 699)	(3 578)	1 603	(5 181)
Bénéfice net (perte nette)	(685)	636	(1 321)	(3 486)	1 324	(4 810)
Résultat avant impôts ajusté[1)]	(1 141)	857	(1 998)	(3 099)	1 207	(4 306)
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)[1)]	(554)	1 472	(2 026)	(1 315)	2 971	(4 286)
Liquidités non soumises à restrictions[2)]	8 189	7 355	834	8 189	7 355	834
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	(286)	834	(1 120)	(1 557)	5 035	(6 592)
Flux de trésorerie disponibles[1)]	(568)	533	(1 101)	(2 424)	1 649	(4 073)
Dette nette[1)]	4 973	2 999	1 974	4 973	2 999	1 974
Bénéfice (perte) par action - résultat dilué	(2,31) $	2,35 $	(4,66) $	(12,58) $	4,86 $	(17,44) $
Statistiques d'exploitation[3)]			**Variation (%)**			**Variation (%)**
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	2 517	27 954	(91,0)	20 807	72 710	(71,4)
Sièges-milles offerts (« SMO »)	5 949	32 457	(81,7)	31 703	86 383	(63,3)

(en millions)						
Coefficient d'occupation (en %)	42,3 %	86,1 %	(43,8) pt	65,6 %	84,2 %	(18,5) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	20,2	18,4	9,6	18,8	18,2	3,0
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	8,5	15,8	(46,2)	12,3	15,3	(19,7)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	12,7	17,0	(25,3)	15,8	17,0	(7,2)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	25,9	14,1	N. S.	24,5	15,3	N. S.
CESMO ajustées (en cents)[1)]	26,1	10,1	N. S.	20,1	10,8	N. S.
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers)[4)]	17,2	33,2	(48,1)	22,2	32,8	(32,3)
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période[5)]	351	404	(13,1)	351	404	(13,1)
Sièges routés (en milliers)	3 597	17 780	(79,8)	19 107	49 147	(61,1)
Mouvements des appareils (en milliers)	30,1	148,1	(79,7)	160,4	418,2	(61,6)
Longueur d'étape moyenne (en milles)[6)]	1 654	1 825	(9,4)	1 659	1 758	(5,6)
Coût du litre de carburant (en cents)	52,5	74,7	(29,7)	63,7	76,4	(16,6)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	332 658	1 633 120	(79,6)	1 781 560	4 364 351	(59,2)
Passagers payants transportés (en milliers)[7)]	1 728	14 627	(88,2)	12 135	39 495	(69,3)

1) Le résultat avant impôts ajusté, le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), les flux de trésorerie disponibles et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 16 du rapport de gestion du troisième trimestre de 2020 d'Air Canada pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.
2) Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme ainsi que des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 30 septembre 2020, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 7 775 M$ et de placements à long terme de 414 M$. Au 30 septembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 869 M$, de placements à long terme de 492 M$ et de facilités de crédit non utilisées de 994 M$.
3) À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.
4) Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.
5) Le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada au 30 septembre 2020 comprend les avions immobilisés au sol en raison de la pandémie de COVID-19, ainsi que 24 appareils 737 MAX de Boeing qui sont immobilisés au sol depuis 2019. Se reporter à la rubrique 5, Parc aérien, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2020 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.
6) La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.
7) Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage / de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.

SOURCE Air Canada

Pour plus de renseignements: Renseignements : media@aircanada.ca

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE