

Air Canada annonce ses résultats pour le deuxième trimestre de 2021

MONTREAL, le 23 juill. 2021 /CNW/ - Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats du deuxième trimestre de 2021.

- Produits d'exploitation de 837 M\$, en hausse de 310 M\$ ou de 59 % par rapport au deuxième trimestre de 2020.
- BAIIA¹) (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), compte non tenu des éléments particuliers, négatif de 656 M\$, comparativement au BAIIA (compte non tenu des éléments particuliers) négatif de 832 M\$ enregistré au trimestre correspondant de 2020.
- Perte d'exploitation de 1,133 G\$ contre une perte d'exploitation de 1,555 G\$ au deuxième trimestre de 2020.
- Épuisement du capital net¹) de 745 M\$, soit une moyenne d'environ 8 M\$ par jour.
- Liquidités non soumises à restrictions de près de 9,8 G\$ au 30 juin 2021.

« La pandémie de COVID-19 a continué de plomber Air Canada et le secteur du transport aérien canadien au deuxième trimestre, et nos résultats témoignent de ses conséquences sur les voyages. Comme ils l'ont toujours fait, nos employés ont bien pris soin de nos clients afin de les amener à destination de façon sécuritaire, et ont continué d'assurer une gestion prudente de notre entreprise. Je tiens à les remercier pour leur dévouement, leur créativité et leurs efforts remarquables dans ce contexte particulièrement ardu et complexe, a indiqué Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada.

« Nous nous réjouissons de l'augmentation des taux de vaccination et du récent assouplissement accru, fondé sur des données scientifiques, des restrictions des déplacements au Canada. L'élimination de la période de mise en quarantaine pour les Canadiens entièrement vaccinés revenant au pays et la levée d'autres restrictions de déplacements annoncées en juin ont entraîné une augmentation considérable des réservations. Nous prévoyons que cette tendance s'accroîtra davantage dans la foulée de l'annonce du 19 juillet faisant état de modifications à venir encourageantes portant sur les restrictions de déplacements au Canada. Nos employés et nos autres parties prenantes peuvent se féliciter des tendances favorables qui se dessinent pour le secteur et de la nette amélioration des perspectives que nous constatons pour notre société aérienne. Nous continuerons toutefois, comme toujours, à gérer notre structure de coûts et notre situation financière de façon très prudente, a poursuivi M. Rousseau.

« Notre taux d'épuisement du capital au deuxième trimestre s'est établi en moyenne à environ 8 M\$ par jour, soit une amélioration par rapport aux projections antérieures de 13 M\$ à 15 M\$. Nous attribuons cette progression à la hausse des réservations et au fait que nous continuons de maîtriser efficacement les coûts. À la clôture du trimestre, nous disposons de liquidités non soumises à restrictions de près de 9,8 G\$. Dans les pays où la réouverture est plus avancée qu'au Canada, l'assouplissement des restrictions de déplacements favorise non seulement les voyages, mais accroît aussi la demande à l'égard du transport aérien en plus de stimuler grandement l'activité économique en général. La tendance actuelle qui se dégage relativement à nos réservations semble en être la preuve. De plus, le récent assouplissement des restrictions de déplacements, fondé sur des données scientifiques, permet aux clients de se déplacer tout en leur procurant la confiance nécessaire pour planifier des projets de voyage. Compte tenu de l'ensemble de ces facteurs, nous pouvons affirmer avec optimisme que nous sommes désormais à un tournant et nous nous attendons à constater sous peu une remontée financière, comme en témoigne notre projection de 3 M\$ à 5 M\$ par jour au chapitre du taux d'épuisement du capital pour le troisième trimestre.

« Nous sommes prêts à accueillir de nouveau nos précieux clients en plus grand nombre et avons hâte de leur montrer les nombreuses améliorations que nous avons apportées afin de rendre leur trajet encore plus agréable. Je suis absolument convaincu qu'Air Canada émergera encore plus forte de cette crise pour ensuite atteindre des sommets inégalés », a conclu M. Rousseau.

Faits nouveaux pour le deuxième trimestre***Capacité et réseau***

Au deuxième trimestre de 2021, Air Canada a relevé la capacité exprimée enSMO de 78 % en regard du deuxième trimestre de 2020 (ce qui représente une réduction de 86 % par rapport au deuxième trimestre de 2019).

Le 14 juin 2021, Air Canada et Air Canada Cargo ont annoncé une liste initiale des liaisons prévues pour les avions-cargos 767-300ER de Boeing qui doivent entrer en service vers la fin de 2021. Depuis mars 2020, Air Canada a assuré plus de 10 000 vols tout-cargo au moyen de gros-porteurs de passagers, notamment certains 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 en vue de desservir un total de 50 destinations canadiennes d'un océan à l'autre. L'horaire a été élaboré de façon à appuyer la relance économique du Canada et à soutenir les secteurs du tourisme et de l'hôtellerie durant la saison estivale, qui est cruciale. 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. Au deuxième trimestre de 2021, Air Canada a également publié son horaire international pour l'été 2021, annoncé

l'accroissement de sa desserte d'Hawaï pour l'hiver 2022 et, le 18 juin 2021, elle a inauguré sa liaison Montréal-Le Caire.

Le 19 juillet 2021, Air Canada a dévoilé son horaire d'été transfrontalier, qui comprend 55 dessertes et 34 destinations aux États-Unis, soit jusqu'à 220 vols quotidiens entre les États-Unis et le Canada. Le nouvel horaire coïncide avec l'assouplissement des restrictions des déplacements entre les deux pays à partir du 9 août 2021, ainsi que la suppression des exigences de quarantaine dans un hôtel désigné pour tous les voyageurs, l'assouplissement des exigences en matière de tests pour les Canadiens qui se rendent aux États-Unis pour moins de 72 heures, et l'autorisation pour les citoyens et les résidents permanents des États-Unis entièrement vaccinés d'entrer au Canada pour des voyages non essentiels, entre autres mesures.

Financement et situation de trésorerie

Au deuxième trimestre de 2021, Air Canada a conclu les opérations de financement suivantes :

- Le 12 avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada (par l'intermédiaire de 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 Crédit d'urgence pour les grands employeurs (« CUGE »). Le montage financier prévoit des prêts entièrement remboursables dont Air Canada se prévaudrait selon ses besoins. Il prévoyait également un placement en titres de capitaux propres d'un produit brut de 500 M\$, visant des actions d'Air Canada au prix de 23,1793 \$ l'action, ainsi qu'un total de 14 576 564 bons de souscription visant 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; 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 éventuels montants qu'Air Canada pourrait utiliser en vertu des facilités de crédit non garanties (à l'exclusion de la facilité de crédit affectée au remboursement des billets). Pour un complément d'information sur ces accords, se reporter à la rubrique « Aperçu général » du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2021 d'Air Canada.
- 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 réalisé 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 entend réaliser des opérations de refinancement visant un produit brut total d'environ 5,35 G\$ US, 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 % de la Société échéant en 2023 et des billets de deuxième rang à 9,00 % de la Société échéant en 2024, 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 et d'une facilité de crédit renouvelable syndiquée garantie en dollars américains, 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 de ces opérations de refinancement. La conclusion des facilités de crédit garanties de premier rang devrait avoir lieu au cours de la seconde moitié du mois d'août 2021, sous réserve de l'obtention des engagements des prêteurs, des conditions du marché et des conditions de clôture habituelles.

Récapitulatif financier du deuxième trimestre de 2021

Air Canada a inscrit une perte nette de 1,165 G\$, soit une perte par action - résultat dilué de 3,31 \$ au deuxième trimestre de 2021, contre une perte nette de 1,752 G\$, soit une perte par action - résultat dilué de 6,44 \$ au deuxième trimestre de 2020.

Au deuxième trimestre de 2021, par suite du relèvement de 78 % de la capacité en glissement annuel, les charges d'exploitation se sont établies à 1,970 G\$, en baisse de 112 M\$ ou de 5 % par rapport à la période correspondante de 2020.

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

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), une amélioration par rapport aux prévisions de la direction 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 BAIIA au deuxième trimestre a été supérieur aux prévisions du fait principalement de la bonne maîtrise des coûts qui se poursuit et des ajustements rapides de la capacité en fonction de la demande du marché. Cet écart du BAIIA représente 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 contribué à hauteur de 2 M\$ par jour à la variation favorable, et était attribuable principalement à l'augmentation des produits passages perçus d'avance par rapport aux prévisions, ainsi qu'à la solide gestion en cours des créances clients et d'autres éléments du fonds de roulement. Qui plus est, les dépenses d'investissement ont été inférieures aux prévisions durant le trimestre à l'étude, du fait en partie de l'appréciation du dollar canadien.

Perspectives

Air Canada prévoit accroître d'environ 85 % sa capacité exprimée en SMO au troisième trimestre de 2021 par rapport à la période correspondante de 2020. Au troisième trimestre de 2021, en regard de la période correspondante de 2019, la capacité devrait être inférieure d'environ 65 %. La Société continue d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre les autres mesures nécessaires,

compte tenu notamment des directives de santé publique, des restrictions de déplacements ainsi que de la demande du secteur passagers.

Air Canada prévoit que l'épuisement du capital net s'établira dans une fourchette de 280 M\$ à 460 M\$ (soit entre 3 M\$ et 5 M\$ par jour, en moyenne) au troisième trimestre de 2021. Cette prévision de l'épuisement du capital net tient compte de dépenses d'investissement, déduction faite des opérations de financement, de 2 M\$ par jour et de coûts liés aux obligations locatives et au service de la dette de 4 M\$ par jour. Cette prévision de l'épuisement du capital net pour le troisième trimestre de 2021 ne tient pas compte du reliquat prévu des remboursements admissibles de billets non remboursables traités par suite du changement, annoncé le 12 avril 2021, apporté à la politique de remboursement à l'égard des vols touchés par la pandémie de COVID-19. En effet, ces remboursements sont admissibles aux prélèvements sur la facilité de crédit affectée au remboursement des billets de 1,404 G\$, accordée par le gouvernement du Canada. C'est pourquoi ces remboursements n'ont de manière générale aucune incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada, jusqu'à concurrence du plafond de 1,404 G\$ de la facilité.

En avril 2021, Air Canada a commencé à offrir aux clients admissibles, soit ceux qui ont acheté des billets non remboursables pour des voyages à compter du 1^{er} février 2020, mais n'ont pas voyagé, l'option d'obtenir un remboursement selon le mode initial de paiement. Le 10 juin 2021, Air Canada a reporté au 12 juillet 2021 la date limite des demandes de remboursement aux termes de sa politique de remboursement liée à la pandémie de COVID-19. À la fin du deuxième trimestre, Air Canada avait remboursé 997 M\$, et elle prévoit verser un autre montant d'environ 200 M\$ au troisième trimestre, ces sommes étant admissibles à des prélèvements sur la facilité de crédit affectée aux remboursements de 1,404 G\$ accordée par le gouvernement du Canada.

Pour un complément d'information sur la politique de remboursement liée à la pandémie de COVID-19, se reporter à la rubrique « Aperçu général » du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2021 d'Air Canada et visiter le site Web d'Air Canada à aircanada.com.

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 deuxième trimestre de 2021 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 BAIIA (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. 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 BAIIA, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinentes. Pour un complément d'information sur les éléments particuliers ayant trait au deuxième trimestre de 2021, se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2021 d'Air 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 visant les livraisons d'avions et des activités d'investissement. En sont exclus le produit tiré d'opérations de financement ne visant pas du matériel volant, les remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt que refinance ou remplace Air Canada et le 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 non remboursables 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; ils n'ont de manière générale aucune incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada (jusqu'à concurrence du plafond de 1,404 G\$ de la facilité) et améliorent le montant net du fonds de roulement.

Les états financiers consolidés et les notes complémentaires du deuxième trimestre de 2021 d'Air Canada ainsi que son rapport de gestion du deuxième trimestre de 2021 peuvent être consultés sur son site à aircanada.com et seront déposés sur SEDAR à sedar.com.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 11 mars 2021, veuillez consulter SEDAR à sedar.com.

Avis concernant la téléconférence du deuxième trimestre

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, vendredi 23 juillet 2021, à 8 h HAE. Michael Rousseau, président et chef de la direction, Amos Kazzaz, vice-président général et chef des Affaires financières, Lucie Guillemette, vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales, ainsi que Craig Landry, vice-président général - Exploitation, répondront aux questions des analystes. Après la période de questions des analystes, Amos Kazzaz et Pierre Houle, vice-président 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 :

Écoutez la webémission audio en direct à : <https://edge.media-server.com/mmc/p/64dd695w>

Par téléphone : 416 406-0743 ou 1 800 898-3989 (sans frais); mot de passe : 5257178#.

Veuillez prévoir 10 minutes pour être connecté à la téléconférence.

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 et dans les documents intégrés par renvoi aux présentes, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. En particulier, les attentes d'Air Canada relativement à l'épuisement du capital net sont assujetties à plusieurs hypothèses, notamment les hypothèses actuelles concernant sa capacité de mettre en œuvre les programmes de compression des coûts, les taux de remboursement de billets et les autres variations ayant une incidence sur le fonds de roulement, notamment le niveau des produits passages perçus d'avance. La réalisation des énoncés prospectifs reste assujettie, notamment, à la survenance possible d'événements externes ou à l'incertitude qui caractérise le secteur où évolue Air Canada. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs en raison de divers facteurs, entre autres ceux dont il est fait mention ci-après.

Air Canada, tout comme 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 en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada. La demande 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. Ces mesures dépendront 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 visant les voyages internationaux et les voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, aucun de ces facteurs ne pouvant 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 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 ainsi que le contexte influant sur la demande, la capacité d'Air Canada de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, la concurrence, les cours de l'énergie, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment la faculté d'Air Canada de gérer les charges d'exploitation), les autres épidémies, les attentats terroristes, les conflits armés, la dépendance d'Air Canada envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, la capacité d'Air Canada 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, la dépendance d'Air Canada envers les transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, la dépendance d'Air Canada envers 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 types d'avions, les régimes de retraite, la capacité d'Air Canada 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 rapport de gestion du deuxième trimestre de 2021 d'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 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.

POINTS SAILLANTS

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2021	2020	Variation (\$)	2021	2020	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
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'exploitation³⁾	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 rapport de gestion du deuxième trimestre de 2021 d'Air Canada 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.

Matériel médias :

[Photos](#)

[Vidéos](#)

[Articles](#)

SOURCE Air Canada

Pour plus de renseignements: media@aircanada.ca ; Internet : aircanada.com/medias

<https://aircanada-fr.mediaroom.com/2021-07-23-Air-Canada-annonce-ses-resultats-pour-le-deuxieme-trimestre-de-2021>

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord