

[Communiqués](#)

## Air Canada annonce ses résultats annuels pour 2020

- **Liquidités non soumises à restrictions de 8 G\$ au 31 décembre 2020**
- **Total des revenus en baisse de 70 % en raison de la COVID-19 et des restrictions de déplacements**

MONTRÉAL, le 12 févr. 2021 /CNW/- Le total des revenus s'est établi à 5,833 G\$ en 2020, soit un recul de 13,298 G\$, ou de 70 %, en regard de 2019. La Société a annoncé un BAIIA<sup>1</sup> (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), compte non tenu des éléments particuliers, négatif de 2,043 G\$ pour 2020, comparativement au BAIIA de 3,636 G\$ enregistré en 2019. Air Canada a constaté une perte d'exploitation de 3,776 G\$ en 2020, contre un bénéfice d'exploitation de 1,650 G\$ en 2019. Les liquidités non soumises à restrictions se chiffraient à 8,013 G\$ au 31 décembre 2020.

« Le présent communiqué sur les résultats du quatrième trimestre de 2020 et de l'exercice 2020 vient clore l'année la plus sombre de toute l'histoire de l'aviation commerciale, alors même qu'Air Canada rapportait depuis plusieurs exercices des résultats sans précédent et une croissance record, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction d'Air Canada. En effet, la pandémie de COVID-19 ainsi que les restrictions de déplacements et les mesures de mise en quarantaine imposées par les gouvernements ont eu des répercussions catastrophiques sur l'ensemble de notre réseau, en plus de nuire considérablement à toutes nos parties intéressées. Le nombre de passagers qu'Air Canada a transportés a donc chuté de 73 % au cours de l'exercice, et la Société affiche une perte d'exploitation de près de 3,8 G\$. Pourtant, malgré l'avalanche de mauvaises nouvelles, sans compter l'incertitude et les difficultés qu'a engendrées la constante évolution des exigences imposées, nos vaillants employés ont servi la clientèle restante avec professionnalisme et l'ont menée à destination en toute sécurité, en plus d'assurer des centaines de vols de rapatriement, et l'équipe Air Canada Cargo a acheminé des équipements de protection individuelle essentiels au Canada et partout dans le monde. Je tiens à les féliciter de leur courage et des efforts sans relâche qu'ils déploient en cette période exceptionnellement pénible pour positionner favorablement la Société en prévision de la reprise.

« Alors que nous entamons l'exercice 2021, l'incertitude demeure étant donné des nouveaux variants du virus et des changements dans les restrictions de voyage. Les nouvelles relatives aux capacités de dépistage et aux vaccins sont encourageantes et laissent entrevoir le bout du tunnel. Comme en témoignent les fructueuses opérations que nous avons exécutées en 2020 en vue de mobiliser des capitaux considérables, les investisseurs et les marchés financiers partagent notre optimisme en ce qui concerne les perspectives à long terme de notre société aérienne. Je suis par ailleurs très encouragé par la nature constructive des discussions que nous avons eues avec le gouvernement du Canada au cours des dernières semaines au sujet d'une aide financière propre au secteur. S'il n'y a aucune assurance à ce stade que nous parviendrons à un accord définitif sur un soutien au secteur, je suis, pour la première fois, plus optimiste à cet égard.

« Compte tenu des circonstances, nous avons dû prendre beaucoup de décisions douloureuses au cours de la dernière année, notamment des réductions d'effectif visant plus de 20 000 employés, le démantèlement du réseau mondial dont l'élaboration avait exigé une décennie, la suspension des services à destination d'un grand nombre de collectivités et l'application de rigoureuses mesures de compression des coûts fixes. Parallèlement, nous avons rehaussé notre situation de trésorerie au moyen de plusieurs financements par emprunt et par actions en vue d'accroître notre souplesse opérationnelle et de soutenir la mise en œuvre de notre plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise. Nous avons procédé à la rationalisation de notre parc aérien, en devant le retrait permanent d'appareils plus anciens et moins efficaces, en plus de restructurer nos commandes de nouveaux appareils afin de disposer d'un parc composé d'avions plus écoénergétiques et écologiques, un parc redimensionné qui conviendra à la période de reprise de l'après-pandémie. De plus, nous avons achevé nos initiatives essentielles axées sur la clientèle, comme la mise en place du nouveau système de réservations et le lancement du programme de fidélité Aéroplan transformé dont les caractéristiques rehaussées en feront l'un des meilleurs du secteur. Du côté d'Air Canada Cargo, notre équipe a obtenu de splendides résultats en 2020 et a prouvé notre capacité à bâtir désormais un solide parc spécialisé dans le transport de fret », a ajouté M. Rovinescu.

« Comme nous l'avions annoncé l'automne dernier, je prendrai ma retraite en tant que président et chef de la direction à compter du 15 février. Michael Rousseau, chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières, avec lequel j'ai travaillé en étroite collaboration ces 12 dernières années, me succédera. J'ai une confiance absolue en Mike et dans toute l'équipe de la haute direction. Étant donné notre solide culture d'entreprise et notre discipline éprouvée, je suis convaincu qu'Air Canada dispose de la vigueur, de l'agilité et des ressources nécessaires pour gérer adroitement la crise actuelle et continuer de s'adapter afin de demeurer un chef de file mondial dans l'après-pandémie. Je suis extrêmement reconnaissant à nos clients de leur fidélité et de leur confiance, à nos employés et à nos partenaires de leur dévouement et de leur loyauté sans faille à l'égard de notre société aérienne et, enfin, à notre Conseil d'administration, de son soutien indéfectible tout au long de mes années à la tête de l'entreprise », a conclu M. Rovinescu.

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

### Service 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 dans les aéroports, à bord des appareils ou dans d'autres milieux de travail, en vue de tenir compte des nouveaux renseignements sur la COVID-19 à mesure qu'ils sont rendus publics. Ces procédures prévoient l'obligation pour les clients et les équipages de porter des couvre-visages, outre l'équipement de protection individuelle rehaussé pour les agents à l'aéroport et les équipages, le respect de pratiques sécuritaires comme le lavage fréquent des mains et la collaboration avec le gouvernement canadien dans le dépistage de la COVID-19 chez les passagers avant l'embarquement afin d'aider à déterminer s'ils sont aptes à voyager.

- Pour souligner son engagement à l'égard de la sécurité de la clientèle et du personnel, Air Canada a lancé Air Canada SoinsPropre+. 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 et le port d'un couvre-visage pour les clients avant l'embarquement, qui s'ajoute à un questionnaire de santé requis, ainsi

que la distribution aux clients de trousse de soins pour le nettoyage des mains et l'hygiène. En janvier 2021, Air Canada a reçu la certification de niveau diamant en matière de sécurité sanitaire de la part de l'Airline Passenger Experience Association (APEX) en collaboration avec SimpliFlying. La certification de niveau diamant signifie que la Société a atteint un degré de biosécurité de qualité hospitalière dans de multiples points de contact passagers. Le programme de certification vise à établir une norme en matière de sécurité sanitaire à l'échelle mondiale axée sur les clients des transporteurs aériens.

- Air Canada a lancé nombre de procédés sans contact tout au long du parcours client, notamment l'enregistrement des bagages sans contact pour les vols au départ d'aéroports canadiens, la possibilité de commander des plats dans les salons Feuille d'érable directement à l'aide de téléphones intelligents et de tablettes numériques, l'entrée automatique sans contact au Café Air Canada à sa réouverture ainsi que la distribution des journaux et revues en format numérique par l'entremise de PressReader.
- 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 le début de 2019, Air Canada collabore aussi avec BlueDot, entreprise de Toronto qui assure le suivi des maladies infectieuses à l'échelle mondiale en temps réel, afin de fournir des informations exactes et pertinentes à l'appui des décisions d'ordre commercial et en matière de sécurité prises sans délai.
- Air Canada s'est associée à McMaster HealthLabs et à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto dans le cadre d'une étude visant les voyageurs internationaux arrivant à l'aéroport international Toronto Pearson. Les premiers résultats ont indiqué que les tests de dépistage fournissent une solution efficace et responsable favorisant l'assouplissement sécuritaire des mesures de quarantaine. Les résultats définitifs font actuellement l'objet d'analyses et devraient être rendus publics par McMaster HealthLabs et l'Université de Toronto au cours du premier trimestre de 2021.
- Air Canada finalise sa commande initiale de trousse de dépistage rapide de la COVID-19 ID NOW d'Abbott dans le cadre de son évaluation continue 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 mis à l'essai 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. Dans la foulée du programme pilote, Air Canada met à l'essai cette technologie dans certains autres de ses milieux de travail.
- Air Canada collabore avec Shoppers Drug Mart en vue d'offrir aux clients d'Air Canada la possibilité de passer le test PCR de dépistage de la COVID-19 avant leur départ pour faciliter la conformité aux exigences de voyage internationales. Le test est maintenant disponible pour les voyageurs en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique.
- Air Canada collabore avec le consortium Creative Destruction Labs à l'égard du dépistage par test antigénique rapide en milieu de travail, des programmes pilotes en ce sens ayant débuté à Toronto et à Montréal.
- Air Canada est le premier transporteur aérien canadien à offrir à ses clients la sécurité et le confort d'une nouvelle option d'embarquement grâce à la biométrie faciale. La technologie est maintenant accessible aux clients qui partent de l'aéroport international de San Francisco. Sous peu, Air Canada étendra l'option d'embarquement biométrique à d'autres aéroports américains. Elle explore actuellement des options viables pour les aéroports canadiens.

## Capacité et réseau

En raison des répercussions de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements connexes, Air Canada a réduit la capacité exprimée en sièges-milles offerts (SMO) de 67 % en 2020 en regard de 2019 et prévoit la réduire d'environ 85 % pour le premier trimestre de 2021 en regard du premier trimestre de 2019 (soit une réduction d'environ 83 % par rapport au premier trimestre de 2020). La Société continuera d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre d'autres mesures adaptées à la demande, compte tenu notamment des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des exigences de quarantaine, des fermetures de frontières ainsi que de la conjoncture de marché et du cadre réglementaire.

Les restrictions de déplacements et les mesures de mise en quarantaine au Canada s'établissent comme suit :

- Interdiction de déplacements empêchant tous les ressortissants étrangers d'entrer au Canada par voie aérienne en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et de la *Loi sur la mise en quarantaine* conformément à deux ordonnances différentes (l'une pour les passagers arrivant des États-Unis et l'autre pour tous les autres passagers en provenance de l'étranger), sous réserve d'exceptions restreintes (par exemple, pour les membres de la famille, des raisons d'ordre humanitaire et les étudiants étrangers).
- Mise en quarantaine de 14 jours en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine* visant tous les voyageurs arrivant au Canada, y compris les citoyens canadiens.
- Restrictions de déplacements interprovinciaux ou mesures de mise en quarantaine dans de nombreuses provinces, notamment en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard, à Terre-Neuve-et-Labrador, au Manitoba et dans les trois territoires, visant toute personne, y compris les citoyens canadiens.
- Le gouvernement du Canada a également publié un avertissement en matière de voyages internationaux avisant les Canadiens d'éviter tous les voyages non essentiels à l'extérieur du Canada.
- À compter du 7 janvier 2021, le gouvernement du Canada impose aux voyageurs aériens de cinq ans et plus entrant au Canada en provenance d'une destination internationale de présenter, avant l'embarquement, un résultat négatif au test PCR de dépistage de la COVID-19, sous réserve de quelques exceptions (p. ex., les équipages de transporteurs aériens revenant au Canada et les techniciens d'entretien d'aéronef). Même en cas de résultat négatif au test PCR de dépistage de la COVID-19, tous les clients arrivant au Canada sont tenus de s'isoler pendant 14 jours.
- Le 29 janvier 2021, le gouvernement canadien a annoncé les restrictions et les mesures supplémentaires suivantes :
  - À compter du 4 février 2021, tous les vols réguliers internationaux de passagers arrivant au Canada doivent atterrir à l'un des quatre aéroports suivants : l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, l'aéroport international Toronto Pearson, l'aéroport international de Calgary et l'aéroport international de Vancouver.
  - Toutes les sociétés aériennes canadiennes ont suspendu leurs vols à destination du Mexique et des Antilles du 1<sup>er</sup> février au 30 avril 2021.
  - Sous peu, tous les voyageurs arrivant par avion au Canada, à quelques rares exceptions, devront subir un test PCR de dépistage de la COVID-19 à leur arrivée et s'isoler dans l'un des hôtels approuvés par le gouvernement du Canada, et ce, à leurs frais, pendant qu'ils attendent le résultat. Si le résultat du test PCR de dépistage de la COVID-19 est négatif, les voyageurs pourront poursuivre leur période d'isolement obligatoire de 14 jours dans l'endroit de leur choix dans la mesure où il permet la mise en quarantaine. Si le résultat du

test PCR de dépistage de la COVID-19 est positif, les voyageurs devront poursuivre leur période d'isolement obligatoire de 14 jours dans un établissement supervisé par le gouvernement du Canada.

## **Financement et situation de trésorerie**

Air Canada a conclu une série d'opérations de financement en 2020, lesquelles ont totalisé 6,780 G\$, afin de soutenir la mise en œuvre de ses mesures d'atténuation et de reprise prévues face à la pandémie de COVID-19 et de lui procurer une flexibilité opérationnelle accrue.

- 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 visant 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada au prix d'offre de 16,25 \$ l'action, pour un produit global de 576 M\$, ainsi qu'un placement privé 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 facilité, 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 31 décembre 2020, 15 appareils A220 d'Airbus étaient financés en vertu de cette facilité et le montant correspondant de l'accord de financement relais avait été remboursé.
- En octobre 2020, Air Canada a réalisé des opérations de cession-bail visant neuf appareils 737 MAX 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.
- En décembre 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme visant 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B au prix de 24 \$ l'action pour un produit brut de 850 M\$. En janvier 2021, les preneurs fermes ont exercé l'option de surallocation visant une tranche supplémentaire de 2 587 000 actions au prix de 24 \$ l'action pour un produit brut de 62 M\$.
- Le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroparc, de Vacances Air Canada et d'Air Canada Cargo) s'élevait à environ 1,7 G\$ au 31 décembre 2020. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour maintenir des niveaux de liquidité suffisants, Air Canada envisage la réalisation 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**

- Air Canada a mis en œuvre à l'échelle de son entreprise un programme de compression des coûts et de réduction et de report des dépenses d'investissement pour 2020 qui a atteint 1,7 G\$. Du fait de la contraction de la capacité de 67 %, les charges d'exploitation de 2020 ont diminué de 7,872 G\$ (-45 %) par rapport à 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 effectué des compressions d'effectif visant environ 20 000 employés, soit plus de 50 % de son personnel. Ces mesures ont pris la forme de mises à pied techniques, de cessations d'emploi, de départs volontaires, de retraites anticipées et de congés spéciaux. En janvier 2021, Air Canada a annoncé d'autres compressions d'effectif visant environ 1 700 employés. La Société travaille de concert avec les syndicats représentant ses effectifs afin d'élaborer des programmes d'atténuation.
- Air Canada s'est prévalu de la subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») pour la plupart de ses effectifs à compter du 15 mars 2020. L'avantage net au titre de ce programme pour 2020 s'est chiffré à 554 M\$, ce qui a fourni le soutien nécessaire à la Société aérienne pour garder un nombre d'employés bien supérieur à ce que requiert la capacité offerte actuellement. En septembre 2020, le gouvernement du Canada a annoncé que le programme serait prolongé jusqu'en juin 2021. Air Canada entend continuer de participer au programme de SSUC, dans la mesure où elle répondra aux critères d'admissibilité.
- Air Canada procède au retrait permanent de 79 appareils plus anciens de son parc, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer, qui sont moins efficaces. Cette mesure réduira la structure de coûts de la Société, simplifiera son parc aérien global et diminuera son empreinte carbone.
- Air Canada a conclu une modification au contrat d'achat visant des appareils A220-300 d'Airbus, entrée en vigueur au début de novembre 2020, aux termes de laquelle elle a reporté la livraison de 18 appareils à 2021 et 2022. En outre, Air Canada a annulé l'achat des 12 derniers appareils A220 d'Airbus en regard de la commande initiale de 45 appareils.
- Au début de novembre 2020, Air Canada a également modifié son contrat avec la société Boeing afin d'annuler la livraison de 10 appareils 737 MAX 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 la restructuration de son parc aérien et à d'autres initiatives de réduction des dépenses d'investissement, Air Canada a comprimé les dépenses d'investissement prévues d'environ 3,0 G\$ pour la période 2020-2023 en regard des dépenses d'investissement projetées à la fin de 2019.

## **Aide financière au secteur de l'aviation**

Au quatrième trimestre de 2020, le gouvernement canadien a annoncé qu'il mettrait sur pied un train de mesures d'aide destinées aux transporteurs

aériens, aux aéroports et au secteur aérospatial canadiens et indiqué que toute aide à cet égard serait fournie : i) avec des conditions strictes en vue de protéger les Canadiens et l'intérêt public; ii) à condition que les transporteurs aériens remboursent les billets des vols retardés ou annulés en raison de la pandémie de COVID-19; iii) à condition que les Canadiens et les collectivités régionales conservent des liaisons aériennes au Canada.

Contrairement aux gouvernements de nombreux autres pays, notamment les États-Unis, le gouvernement canadien n'a pas fourni d'aide financière ou d'autre type d'aide en particulier aux transporteurs aériens canadiens en réponse à la pandémie de COVID-19. Ainsi, les États-Unis, par l'entremise de plusieurs initiatives regroupées sous l'égide du programme CARES, ont accordé au secteur du transport aérien américain une aide d'environ 65 G\$ US sous la forme de prêts, de subventions et d'autres programmes, dont se sont prévalus la plupart des transporteurs aériens américains.

Air Canada s'estime encouragée par la nature constructive des discussions qu'elle a tenue avec des représentants du gouvernement canadien au sujet d'une aide financière qui permettrait d'assurer la compétitivité d'Air Canada et du secteur canadien du transport aérien. Si ces discussions s'avèrent fructueuses, l'aide accordée tiendrait compte des paramètres de la politique gouvernementale évoquée plus haut. Même si ces discussions progressent, rien ne garantit qu'ils mèneront à la conclusion d'ententes définitives avec le gouvernement du Canada à l'égard d'une aide financière au secteur selon des modalités acceptables pour Air Canada.

### **Projet d'acquisition de TRANSAT**

Le 10 octobre 2020, Air Canada a annoncé des modifications à la transaction conclue avec Transat A.T. inc. (« Transat ») présentées antérieurement. La convention d'acquisition prévoit l'acquisition par Air Canada de toutes les actions de Transat au prix de 5,00 \$ chacune, payables, au choix des actionnaires de Transat, en trésorerie ou en actions d'Air Canada selon un ratio d'échange fixe de 0,2862 action d'Air Canada par action de Transat (ce qui représente un prix de 17,47 \$ pour les actions d'Air Canada). Toutefois, la transaction demeure assujettie à la satisfaction de certaines conditions, notamment l'approbation des autorités de réglementation, processus qui est en cours.

Aux termes de la convention d'acquisition avec Transat, la transaction devait être clôturée au plus tard le 15 février 2021; le délai peut être prolongé à tout moment par accord des parties et reste en vigueur à moins de résiliation par l'une d'elles.

### **Récapitulatif de l'exercice 2020**

Air Canada a enregistré une perte nette de 4,647 G\$, soit une perte par action - résultat dilué de 16,47 \$, contre un bénéfice net de 1,476 G\$, soit un bénéfice par action - résultat dilué de 5,44 \$ en 2019.

En 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont établis à 2,353 G\$, soit une détérioration de 8,065 G\$ par rapport à 2019, du fait du fléchissement du résultat d'exploitation et de la contraction de la trésorerie tirée du fonds de roulement en raison de la baisse des produits passages perçus d'avance, facteurs imputables à l'incidence de la pandémie de COVID-19. Des entrées de trésorerie de 1,612 G\$ relatives à l'acquisition d'Aéroplan par Air Canada avaient eu une incidence favorable au premier trimestre de 2019.

En 2020, les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont établis à 4,702 G\$, en hausse de 6,151 G\$ en regard de 2019. En 2020, le produit net tiré de nouvelles opérations de financement par instruments de capitaux propres et instruments d'emprunt s'est chiffré à 7,553 G\$, traduisant l'incidence des opérations de financement évoquées plus haut.

En 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement de 733 M\$ rendent compte d'une réduction de 2,062 G\$ par rapport à 2019, en raison surtout de la baisse des dépenses d'investissement en glissement annuel, ainsi que du produit de la cession-bail de neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing, outre les transferts entre la trésorerie et les placements à court et à long terme. Au 31 décembre 2020, Air Canada comptait 15 appareils A220 d'Airbus dans son parc aérien en exploitation. Les achats d'immobilisations corporelles sont présentés déduction faite des paiements de règlement additionnels de la part de la société Boeing relativement à l'immobilisation au sol de la flotte d'appareils 737 MAX. Les chiffres du premier trimestre de 2019 tenaient compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan par Air Canada le 10 janvier 2019.

Au 31 décembre 2020, la dette nette s'est établie à 4,976 G\$, en hausse de 2,135 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 en 2020, comme il est expliqué plus haut. L'incidence de l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2020 par rapport au 31 décembre 2019 a réduit la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) de 346 M\$.

En 2020, l'épuisement du capital net<sup>1)</sup> s'est établi à 4,672 G\$, soit environ 13 M\$ par jour en moyenne.

### **Récapitulatif du quatrième trimestre de 2020**

Air Canada a inscrit un BAIIA, compte non tenu des éléments particuliers, négatif de 728 M\$ au quatrième trimestre de 2020, comparativement au BAIIA de 665 M\$ enregistré au quatrième trimestre de 2019. La Société a constaté une perte d'exploitation de 1,003 G\$, et une perte nette de 1,161 G\$, soit une perte par action - résultat dilué de 3,91 \$, au quatrième trimestre de 2020, contre un bénéfice d'exploitation de 145 M\$ et un bénéfice net de 152 M\$, soit un bénéfice par action - résultat dilué de 0,56 \$, au quatrième trimestre de 2019.

Au quatrième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont établis à 796 M\$, soit une détérioration de 1,473 G\$ par rapport au trimestre correspondant de 2019 du fait du fléchissement du résultat d'exploitation imputable à l'incidence de la pandémie de COVID-19.

Au quatrième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont chiffrés à 558 M\$, en hausse de 959 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2019. Le produit net tiré des financements par instruments de capitaux propres et instruments d'emprunt s'est élevé à 1,066 G\$ au quatrième trimestre de 2020 tandis que la réduction de la dette à long terme et des obligations locatives s'est chiffrée à 508 M\$.

Au quatrième trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement de 159 M\$ rendent compte d'une augmentation de 312 M\$ en regard du quatrième trimestre de 2019, du fait surtout du produit de la cession-bail de neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing.

Au quatrième trimestre de 2020, l'épuisement du capital net s'est établi à 1,384 G\$, soit une moyenne d'environ 15 M\$ par jour, chiffre qui concorde avec les prévisions de la direction de l'ordre de 14 M\$ à 16 M\$ par jour en moyenne mentionnées dans le communiqué d'Air Canada du 15 décembre

2020. L'épuisement du capital net d'Air Canada tenait compte de dépenses d'investissement de 4 M\$ par jour et de coûts liés aux obligations locatives et au service de la dette de 4 M\$ par jour. L'épuisement du capital net, compte tenu du produit du financement d'appareils réalisé au quatrième trimestre (lié à la livraison de cinq appareils A220 d'Airbus), s'est chiffré à 12 M\$ par jour en moyenne.

### **Perspectives et principales hypothèses**

Comme il est indiqué plus haut, Air Canada prévoit réduire la capacité pour le premier trimestre de 2021 d'environ 85 % en comparaison du trimestre correspondant de 2019 (soit une réduction d'environ 83 % par rapport au premier trimestre de 2020), réduction supérieure à celle de 80 % (en regard du trimestre correspondant de 2019) qu'elle annonçait dans son communiqué du 13 janvier 2021. La révision à la baisse de la capacité projetée s'explique principalement par les restrictions de déplacements plus sévères annoncées récemment, notamment l'obligation de présenter un résultat négatif au test PCR de dépistage de la COVID-19 avant l'embarquement au départ de l'étranger, la suspension des vols pour le Mexique et les Antilles depuis le 1<sup>er</sup> février 2021, l'annonce de l'imposition du test de dépistage à l'arrivée aux quatre aéroports où sont canalisés les vols provenant de l'étranger, outre l'imposition de périodes d'isolement dans des hôtels désignés par le gouvernement. La Société continuera d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre les autres mesures nécessaires, compte tenu notamment des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements et des fermetures de frontières ainsi que de la demande passagers.

Pour 2021, Air Canada a mis à jour sa définition d'épuisement du capital net afin d'y inclure le produit net découlant d'opérations de financement relativement aux livraisons d'appareils, puisque ce produit réduit les flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement. Se reporter à la rubrique intitulée « Mesures hors PCGR » ci-après pour un complément d'information.

En fonction de cette définition mise à jour, Air Canada prévoit que l'épuisement du capital net s'établira dans une fourchette de 1,35 G\$ à 1,53 G\$ (soit entre 15 M\$ et 17 M\$ par jour, en moyenne) au premier trimestre de 2021. Cette prévision de l'épuisement du capital net tient compte de coûts liés aux obligations locatives et au service de la dette de 4 M\$ par jour et de dépenses d'investissement de 2 M\$ par jour.

L'accroissement de l'épuisement du capital net prévisionnel en regard de l'épuisement du capital net de 12 M\$ par jour en moyenne au quatrième trimestre de 2020 est imputable principalement à la baisse du BAIIIDA et à la diminution des produits passages perçus d'avance et d'autres éléments du fonds du roulement. De plus, le montant net des dépenses d'investissement a augmenté de 1 M\$ par jour en regard du quatrième trimestre de 2020.

#### **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 quatrième 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 BAIIIDA (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 BAIIIDA, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.
- 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, de remboursements forfaitaires effectués à l'échéance de titres d'emprunt que refinance ou remplace la Société 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. Pour 2021, l'épuisement du capital net comprendra également le produit net découlant d'opérations de financement relativement aux livraisons d'appareils, puisque ce produit réduit les flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement.

Les états financiers consolidés et les notes complémentaires de 2020 d'Air Canada ainsi que son rapport de gestion de 2020 peuvent être consultés sur son site à [aircanada.com](http://aircanada.com) et seront déposés sur SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 30 mars 2020, veuillez consulter SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

#### **Avis concernant la téléconférence du quatrième trimestre**

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra le vendredi 12 février 2021, 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, 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 :

Composez le numéro sans frais 1 800 806-5484 ou le 416 340-2217.

Mot de passe : 4919163#

Veuillez prévoir 10 minutes pour être connecté à la téléconférence.

Écoutez la webémission audio en direct au : <https://bell.media-server.com/mmc/p/m74i2d33>

## **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 de grands 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 évoqués dans le présent communiqué et dans les documents intégrés par renvoi aux présentes, 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. 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 où évolue Air Canada. 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, 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. 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 fortement 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 à l'égard du transport aérien. 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, notamment au moyen d'une aide financière gouvernementale, 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 réduire 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 et des coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing dans certains territoires et 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](http://www.sedar.com), notamment à la rubrique 17, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2020 d'Air Canada. Par ailleurs, l'acquisition de Transat A.T. inc. est assujettie à l'approbation des organismes de réglementation ainsi qu'à la satisfaction de certaines conditions, et rien ne garantit que l'acquisition sera réalisée, ou qu'elle le sera conformément aux modalités décrites dans le présent communiqué. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du présent 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.

### **Matériel médias :**

[Photos](#)

[Vidéos](#)

[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.

<b>(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)</b>	<b>Quatrièmes trimestres</b>			<b>Exercices</b>		
	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>Variation (\$)</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>Variation (\$)</b>
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	827	4 429	(3 602)	5 833	19 131	(13 298)
			(1)			

Bénéfice (perte) d'exploitation	(1 003)	145	148)	(3 776)	1 650	(5 426)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(1 275)	172	(1 447)	(4 853)	1 775	(6 628)
Bénéfice net (perte nette)	(1 161)	152	(1 313)	(4 647)	1 476	(6 123)
Résultat avant impôts ajusté <sup>1)</sup>	(1 326)	66	(1 392)	(4 425)	1 273	(5 698)
BAIDA (compte non tenu des éléments particuliers) <sup>1)</sup>	(728)	665	(1 393)	(2 043)	3 636	(5 679)
Liquidités non soumises à restrictions <sup>2)</sup>	8 013	7 380	633	8 013	7 380	633
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	(796)	677	(1 473)	(2 353)	5 712	(8 065)
Flux de trésorerie disponibles <sup>1)</sup>	(646)	426	(1 072)	(3 070)	2 075	(5 145)
Dettes nettes <sup>1)</sup>	4 976	2 841	2 135	4 976	2 841	2 135
Bénéfice (perte) par action - résultat dilué	(3,91)	0,56	(4,47)	(16,47)	5,44	(21,91)
<b>Statistiques d'exploitation<sup>3)</sup></b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>Variation (%)</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	2 432	21 403	(88,6)	23 239	94 113	(75,3)
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	6 000	26 431	(77,3)	37 703	112 814	(66,6)
Coefficient d'occupation (en %)	40,5 %	81,0 %	(40,5) pt	61,6 %	83,4 %	(21,8) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	19,5	18,6	5,1	18,9	18,3	3,0
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	7,9	15,0	(47,4)	11,6	15,3	(23,9)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	13,8	16,8	(17,8)	15,5	17,0	(8,8)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	30,5	16,2	N.S. <sup>8)</sup>	25,5	15,5	N.S.
CESMO ajustées (en cents) <sup>1)</sup>	29,8	11,9	N.S.	21,6	11,1	N.S.
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) <sup>4)</sup>	17,9	33,3	(46,3)	21,1	32,9	(35,8)
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période <sup>5)</sup>	344	403	(14,6)	344	403	(14,6)
Sièges routés (en milliers)	3 673	15 506	(76,3)	22 780	64 653	(64,8)
Mouvements des appareils (en milliers)	31,1	130,3	(76,1)	191,5	548,5	(65,1)
Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>6)</sup>	1 634	1 705	(4,2)	1 655	1 745	(5,1)
Coût du litre de carburant (en cents)	50,4	75,0	(32,8)	61,4	76,1	(19,3)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	372 204	1 349 573	(72,4)	2 153 764	5 713 924	(62,3)
Passagers payants transportés (en milliers) <sup>7)</sup>	1 625	12 048	(86,5)	13 760	51 543	(73,3)

- 1) Le résultat avant impôts ajusté, le BAIDA (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 19 du rapport de gestion de 2020 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 31 décembre 2020, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 7 501 M\$ et de placements à long terme de 512 M\$. Au 31 décembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 889 M\$, de placements à long terme de 512 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 979 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 31 décembre 2020 comprend les avions immobilisés au sol en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19, ainsi que 24 appareils 737 MAX de Boeing qui demeurent immobilisés au sol au 31 décembre 2020. Se reporter à la rubrique 7, Parc aérien, du rapport de gestion de 2020 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.
- 8) « 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.

SOURCE Air Canada

Pour plus de renseignements: Renseignements : [media@aircanada.ca](mailto:media@aircanada.ca); Internet : [aircanada.com/medias](http://aircanada.com/medias)

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE

