



Rapport de gestion

**Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le
30 septembre 2020**

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

TABLE DES MATIÈRES

1. Principaux facteurs ayant une incidence sur les activités et mise en garde concernant les énoncés prospectifs.....	2
2. Aperçu	4
3. Parc aérien	5
4. Événements récents.....	7
5. Résultats d'exploitation et information financière supplémentaire	11
6. Sommaire des résultats trimestriels consolidés les plus récents (non audités).....	12
7. Mesures financières non conformes aux PCGR.....	12
8. Calcul du BAIIA, du BAIIA ajusté, du BAIIALA, du BAIIALA ajusté, des flux de trésorerie disponibles et des flux de trésorerie disponibles ajustés	13
9. Données financières du trimestre.....	14
10. Dividendes du trimestre.....	19
11. Situation de trésorerie et sources de financement du trimestre.....	19
12. Données financières en cumul annuel	20
13. Dividendes en cumul annuel	25
14. Situation de trésorerie et sources de financement en cumul annuel	25
15. Sommaire des obligations contractuelles.....	27
16. Arrangements non comptabilisés.....	27
17. Éventualités	28
18. Facteurs de risque.....	28
19. Perspectives	29
20. Jugements comptables critiques.....	31
21. Données sur les actions	31
22. Contrôles et procédures	32
23. Notes de fin de texte	32

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Le présent rapport de gestion porte sur la situation financière consolidée et les résultats d'exploitation consolidés de Cargojet Inc. (« Cargojet » ou la « Société ») pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020. Il comporte aussi une analyse et une comparaison des résultats d'exploitation pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019.

Cargojet est une société inscrite en bourse, et ses actions ainsi que ses débentures hybrides sont inscrites à la Bourse de Toronto (« TSX »). La Société a été constituée en Ontario, elle est établie au Canada, et son siège social est sis au 2281 North Sheridan Way, Mississauga (Ontario), L5K 2S3.

Le présent rapport de gestion a été approuvé par le conseil d'administration le 30 octobre 2020 et sa publication a été autorisée le 3 novembre 2020. Les états financiers ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (les « IFRS ») et conformément à la Norme comptable internationale 34 *Information financière intermédiaire* (« IAS 34 »). Le présent rapport de gestion doit être lu avec les états financiers consolidés résumés intermédiaires de la Société pour les trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre 2020 et 2019 et avec les états financiers consolidés audités de la Société pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018.

Tous les montants qui figurent dans le rapport de gestion sont exprimés en dollars canadiens, sauf indication contraire.

Principaux facteurs ayant une incidence sur les activités

Les résultats d'exploitation, les perspectives d'affaires et la situation financière de la Société sont exposés à un certain nombre de risques et d'incertitudes et sont touchés par plusieurs facteurs qui sont indépendants de la volonté de la direction de la Société. Se reporter au rapport de gestion du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2019, qui est daté du 20 février 2020 et qui a été déposé sur SEDAR, à l'adresse www.sedar.ca, pour une analyse plus détaillée des risques auxquels sont exposées les activités de la Société.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Le présent rapport de gestion comporte des énoncés prospectifs qui sont fondés sur les attentes actuelles, lesquelles comportent nécessairement des risques et incertitudes en ce qui concerne nos activités et le cadre dans lequel la Société exerce ses activités. Tout énoncé figurant aux présentes qui n'est pas un énoncé de faits réels peut être considéré comme un énoncé prospectif; de tels énoncés se reconnaissent à l'emploi de termes comme « anticiper », « croire », « prévoir », « estimer », « s'attendre à », « avoir l'intention de », « projeter » et d'autres expressions semblables dans la mesure où elles se rapportent à la Société ou à la direction de la Société. Les énoncés prospectifs ne sont pas des faits réels, mais ils reflètent les attentes actuelles de Cargojet au sujet des résultats ou des événements futurs. Ces énoncés prospectifs renferment nécessairement un certain nombre de risques et d'incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent sensiblement des attentes actuelles. Parmi les facteurs pouvant avoir une incidence sur les résultats, mentionnons : la réglementation gouvernementale, la concurrence, les variations saisonnières, le commerce international, les conditions météorologiques, le maintien en poste du personnel clé, les relations de travail, l'activité terroriste, la conjoncture du secteur et la vulnérabilité économique, la capacité de la Société à gérer la croissance et la rentabilité, les prix du carburant, d'autres contrôles exercés sur les coûts et des fluctuations des taux de change, ainsi que la capacité de la Société à entretenir son parc aérien. Les risques et incertitudes sont présentés plus en détail à la rubrique « Facteurs de risque » du rapport de gestion du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2019, qui est daté du 20 février 2020 et qui a été déposé sur SEDAR, à l'adresse www.sedar.com. La Société n'est au courant d'aucun changement important qui aurait pu modifier les facteurs de risque qu'elle avait alors présentés.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Les énoncés prospectifs ont été élaborés par la Société à partir de facteurs, d'attentes ou d'hypothèses significatifs qui pourraient se révéler inexacts. Bien que la Société estime que les attentes reflétées dans ces énoncés prospectifs soient raisonnables, on ne saurait s'y fier outre mesure, car la Société ne peut garantir que ces attentes se révéleront exactes. Les énoncés sont fondés sur les facteurs suivants : le développement continu et en temps opportun des infrastructures, la disponibilité constante des flux de trésorerie et du financement par emprunt, les prix futurs des marchandises, les taux de change et les taux d'intérêt, et le cadre réglementaire portant sur les questions fiscales et environnementales dans les territoires où la Société exerce ses activités.

Le présent document renferme des énoncés prospectifs qui reflètent les attentes actuelles de la direction, notamment sur la performance financière, la situation de trésorerie et les sources de financement futures de la Société. Dans ce document, les énoncés prospectifs se rapportent, notamment, aux sujets suivants :

- Aperçu du parc aérien – page 5
- Arrangements non comptabilisés – page 27
- Perspectives – page 29

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Aperçu

Information financière et statistiques d'exploitation clés

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

	Trimestres clos les				Périodes de neuf mois closes les			
	30 septembre				30 septembre			
	2020	2019	Variation	%	2020	2019	Variation	%
Information financière								
Produits des activités ordinaires	162,3 \$	117,4 \$	44,9 \$	38,2 %	481,4 \$	346,9 \$	134,5 \$	38,8 %
Charges directes	104,0 \$	87,6 \$	16,4 \$	18,7 %	300,2 \$	269,3 \$	30,9 \$	11,5 %
Marge brute	58,3 \$	29,8 \$	28,5 \$	95,6 %	181,2 \$	77,6 \$	103,6 \$	133,5 %
Marge brute en pourcentage	35,9 %	25,4 %	10,5 %		37,6 %	22,4 %	15,2 %	
Frais de vente, frais généraux et frais d'administration	9,2 \$	14,3 \$	(5,1) \$	-35,7 %	54,2 \$	41,4 \$	12,8 \$	30,9 %
Charges financières nettes et autres profits et pertes	56,0 \$	1,7 \$	54,3 \$	3194,1 %	163,3 \$	15,2 \$	148,1 \$	974,3 %
Résultat avant impôt sur le résultat	(6,9) \$	13,8 \$	(20,7) \$	-150,0 %	(36,3) \$	21,0 \$	(57,3) \$	-272,9 %
Impôt sur le résultat	13,5 \$	2,0 \$	11,5 \$	575,0 %	31,0 \$	4,9 \$	26,1 \$	532,7 %
Bénéfice net	(20,4) \$	11,8 \$	(32,2) \$	-272,9 %	(67,3) \$	16,1 \$	(83,4) \$	-518,0 %
Résultat par action – \$ CA								
De base	(1,31) \$	0,87 \$	(2,18) \$	-250,6 %	(4,32) \$	1,19 \$	(5,51) \$	-463,0 %
Dilué	(1,31) \$	0,87 \$	(2,18) \$	-250,6 %	(4,32) \$	1,19 \$	(5,51) \$	-463,0 %
BAIIA¹⁾	28,6 \$	47,7 \$	(19,1) \$	-40,0 %	66,3 \$	123,3 \$	(57,0) \$	-46,2 %
Marge du BAIIA – en pourcentage	17,7 %	40,7 %	-23,0 %		13,8 %	35,5 %	-21,7 %	
BAIIA ajusté¹⁾	78,1 \$	39,1 \$	39,0 \$	99,7 %	209,4 \$	108,9 \$	100,5 \$	92,3 %
Marge du BAIIA ajusté – en pourcentage	48,1 %	33,3 %	14,8 %		43,5 %	31,4 %	12,1 %	
BAIIALA¹⁾	28,6 \$	47,9 \$	(19,3) \$	-40,3 %	66,3 \$	124,1 \$	(57,8) \$	-46,6 %
Marge du BAIIALA – en pourcentage	17,6 %	40,8 %	-23,2 %		13,8 %	35,7 %	-21,9 %	
BAIIALA ajusté¹⁾	78,1 \$	39,3 \$	38,8 \$	98,7 %	209,4 \$	109,7 \$	99,7 \$	90,9 %
Marge du BAIIALA ajusté – en pourcentage	48,1 %	33,5 %	14,6 %		43,5 %	31,6 %	11,9 %	
Flux de trésorerie disponibles ajustés¹⁾	59,3 \$	13,5 \$	45,8 \$	339,3 %	144,8 \$	23,4 \$	121,4 \$	518,8 %
Statistiques d'exploitation								
Jours d'exploitation ²⁾	50	50	-	-	150	149	1	0,7
Produits moyens tirés des services de fret par jour d'exploitation ³⁾	2,73 \$	1,71 \$	1,02 \$	59,6 %	2,73 \$	1,72 \$	1,01 \$	58,7 %
Heures cale à cale	13 519	8 369	5 150	61,5 %	36 978	25 528	11 450	44,9 %
Parc aérien en exploitation								
B757-200	8	8	-		8	8	-	
B767-200	4	2	2		4	2	2	
B767-300	13	12	1		13	12	1	
Challenger 601	2	2	-		2	2	-	
	27	24	3	12,5 %	27	24	3	12,5 %
Volume moyen par jour d'exploitation (en lb)	1 690 041	1 312 268	377 773	28,8 %	1 480 313	1 271 899	208 414	16,4 %
Effectifs moyens	1 182	1 086	96	8,8 %	1 182	1 086	96	8,8 %

1) Le BAIIA, le BAIIA ajusté, le BAIIALA, le BAIIALA ajusté et les flux de trésorerie disponibles ajustés sont des mesures hors PCGR et ne sont pas des mesures du résultat reconnues par les IFRS. Une analyse plus détaillée figure plus loin dans le présent rapport de gestion.

2) Les jours d'exploitation renvoient aux activités du réseau intérieur de services de fret aérien de la Société et vont du lundi au jeudi, le réseau étant exploité de façon réduite le vendredi.

3) Les produits moyens tirés des services de fret par jour d'exploitation renvoient au total des produits que la Société tire du réseau intérieur, des contrats ACMI et des services d'affrètement, par jour d'exploitation.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Aperçu de la Société

La Société est un chef de file canadien en matière de services intérieurs de fret aérien à délai de livraison critique. Ses principales activités de fret aérien comprennent ce qui suit :

- Exploitation d'un réseau intérieur de chargement combiné de services de transport de fret aérien desservant 15 grandes villes canadiennes;
- Transport par avion spécialisé offert sur la base d'un contrat Avion, Équipage, Entretien et Assurance (*Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance*) (« ACMI ») entre différentes destinations au Canada et aux États-Unis;
- Itinéraires internationaux réguliers pour une vaste clientèle des services de fret aérien entre les États-Unis et les Bermudes, entre le Canada et l'Allemagne, et entre le Canada et le Mexique.

Chaque jour ouvrable, la Société mène ses activités de transport de fret à délai de livraison critique, la nuit, dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, au moyen de son parc d'avions uniquement de fret. Le réseau intérieur de chargement combiné de services de transport de fret aérien de la Société regroupe le fret reçu des clients et l'achemine vers sa destination de façon rapide et fiable. La Société surveille en continu les principaux indicateurs de performance et utilise cette information pour réduire ses coûts et améliorer l'efficacité de ses services.

Aperçu du parc aérien

Note : Se reporter à la rubrique « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs », au début du présent document.

Le tableau suivant présente le parc aérien en exploitation de la Société aux 31 décembre 2018 et 2019 et au 30 septembre 2020, ainsi que le parc aérien en exploitation prévu pour les exercices se terminant les 31 décembre 2020, 2021 et 2022.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Type d'avion		Loué ou détenu	Âge moyen	Nombre d'appareils utilisés						Charge utile maximale (en lb)	Rayon (en miles)
				Réal			Prévu				
				T4		T3	T4				
				2018	2019	2020	2020	2021	2022		
B767-300 ¹⁾	Cargo	Loué	27	7	8	8	8	8	8	125 000	6 000
B767-300 ²⁾	Cargo	Détenu	26	4	4	5	6	6	6	125 000	6 000
B767-200 ³⁾	Cargo	Détenu	20	-	-	2	2	2	2	100 000	5 000
B767-200 ⁴⁾	Cargo	Loué	35	1	1	1	1	1	1	100 000	5 000
B757-200 ⁵⁾	Cargo	Détenu	30	8	8	8	8	8	8	80 000	3 900
B727-200 ⁶⁾	Cargo	Détenu	-	1	-	-	-	-	-	60 000	1 800
B767-200 ⁷⁾	Passagers	Détenu	24	-	1	1	1	1	1	100 000	5 000
Challenger 601 ⁸⁾	Passagers	Détenu	34	2	2	2	2	2	2	6 000	3 300
Flotte totale ⁹⁾				23	24	27	28	28	28		

- 1) Quatre appareils B767-300 sont actuellement financés aux termes d'un seul contrat-cadre de location-acquisition. Un cinquième appareil a été acquis en octobre 2017 aux termes d'un contrat de location de six ans et d'une option d'achat permettant à Cargojet d'acheter l'appareil après trois ans à un prix fixé d'avance. Cargojet ayant exercé l'option d'achat en octobre 2020, l'appareil sera inclus dans les appareils détenus à compter du quatrième trimestre de 2020. En décembre 2017, Cargojet a acquis un appareil B767-300 qui sera utilisé dans le cadre de la conversion d'appareils en avions-cargos en 2018. En mars 2018, Cargojet a conclu une convention de cession-bail pour faciliter la conversion en avion-cargo et le financement de cet appareil, dans des conditions similaires à celles mentionnées plus haut (contrat de location d'une durée de six ans avec option d'achat permettant à Cargojet d'acheter l'appareil après trois ans à un prix fixé d'avance). Cargojet prévoit exercer l'option d'achat en octobre 2021. En avril 2018, Cargojet a acquis un appareil B767-300 aux termes d'un contrat de location de cinq ans et d'une option d'achat permettant à Cargojet d'acheter l'appareil après trois ans à un prix fixé d'avance. Cargojet prévoit exercer l'option d'achat en décembre 2021. En octobre 2018, Cargojet a acquis un avion-cargo converti B767-300 selon un contrat de location de cinq ans et une option d'achat permettant à Cargojet d'acheter l'appareil à l'échéance du contrat ou après 36 mois à un prix fixé d'avance. Cargojet prévoit exercer cette option en novembre 2021. En juillet 2020, Cargojet a conclu un contrat de location-financement visant l'achat d'un autre appareil B767-300 converti en avion-cargo aux termes d'un contrat de location de sept ans et d'une option d'achat permettant à Cargojet d'acheter l'appareil à l'échéance du contrat à un prix fixé d'avance. Cet appareil a été livré à Cargojet en octobre 2020.
- 2) Les cinq appareils B767-300 en exploitation au 30 septembre 2020 sont détenus par Cargojet, y compris l'autre appareil B767-300 et les deux moteurs de rechange achetés en octobre 2019 qui a été converti et livré à Cargojet au troisième trimestre de 2020. En octobre 2020, Cargojet a exercé l'option d'achat d'un appareil B767-300 qui était auparavant visé par un contrat de location-financement. Par conséquent, cet appareil sera inclus dans les appareils détenus à compter du quatrième trimestre de 2020.
- 3) En août 2018, Cargojet a acheté deux appareils B767-200 qui seront utilisés pour la conversion en avions-cargos et le remplacement de moteurs. Ces deux appareils ont été complètement convertis et remis en service en janvier 2020 et en avril 2020, respectivement. Ils sont pris en compte dans le tableau ci-dessus, ayant été ajoutés au parc aérien au troisième trimestre de 2020. En juillet 2019, Cargojet a acheté un appareil B767-200 converti en avion-cargo avec deux moteurs de rechange, loué à un tiers actuellement. L'appareil n'est pas pris en compte dans le tableau ci-dessus.
- 4) L'appareil B767-200 en exploitation au 30 septembre 2020 fait l'objet d'un contrat de location dont la durée a été prolongée en octobre 2020 jusqu'au 28 février 2023.
- 5) Les huit appareils B757-200 en exploitation au 30 septembre 2020 sont détenus par Cargojet. En novembre 2017, Cargojet a acheté un autre appareil B757-200. Cargojet compte exploiter cet appareil par l'intermédiaire d'un tiers pour les services d'affrètement pour le transport de passagers, mais prévoit le convertir ultimement en avion-cargo. Cet appareil n'est pas en exploitation à l'heure actuelle et il n'a pas été pris en compte dans le tableau ci-dessus.
- 6) Cargojet a vendu le dernier de ses appareils B727-200 en janvier 2019 en raison de l'expansion du réseau ainsi que des contraintes réglementaires qui interdisent l'utilisation de cet appareil en Amérique du Nord.
- 7) En juillet 2018, Cargojet a acheté un appareil B767-200. Elle a conclu un accord d'affrètement avec un tiers pour l'exploitation et la gestion de cet appareil en vue de le rendre disponible pour les services d'affrètement pour le transport de passagers. Cet appareil a été mis en service au cours du deuxième trimestre de 2019.
- 8) Cargojet a conclu un accord d'affrètement avec un tiers pour l'exploitation et la gestion de deux avions afin de les utiliser pour les services d'affrètement pour le transport de passagers.
- 9) En avril 2019, Cargojet a acheté deux appareils B747-400 qui ont été utilisés pour le remplacement des moteurs de son appareil B767-300. Ces appareils ne sont pas pris en compte dans le tableau ci-dessus.

Événements récents**Émission des débentures hybrides à 5,25 %**

Le 26 juin 2020, la Société a conclu une entente avec un consortium de preneurs fermes, aux termes de laquelle ces derniers ont convenu d'acquérir, pour un capital global de 100 \$, des débentures hybrides cotées, non garanties, de premier rang, échéant le 30 juin 2026 (les « débentures »), au prix de 1 000 \$ la débenture (le « placement »). Les débentures portent intérêt au taux de 5,25 % par année payable semestriellement à terme échu le 30 juin et le 31 décembre de chaque année à compter du 31 décembre 2020. Le placement s'est clôturé le 16 juillet 2020. En outre, la Société a attribué aux preneurs fermes une option d'achat permettant d'acquérir, pour un capital additionnel total de 15 \$, d'autres débentures selon les mêmes conditions, option qui peut être exercée en entier ou en partie dans un délai de 30 jours suivant la date de clôture du placement. Le 22 juillet 2020, les preneurs fermes ont transmis un avis d'exercice à la Société pour le montant intégral de l'option d'achat de débentures pour un capital additionnel total de 15 \$ et la clôture de l'option d'achat de débentures a eu lieu le 24 juillet 2020.

Facilité de crédit

Le 16 juillet 2020, la Société a modifié sa facilité de crédit renouvelable (la « facilité ») disponible par l'intermédiaire de sa filiale, Cargojet Airways Ltd., à titre d'emprunteur, octroyée par un consortium d'institutions financières (collectivement, les « prêteurs »). Le montant en capital disponible a été porté à 600 \$, et la date d'échéance de la facilité a été repoussée au 16 juillet 2025.

Pandémie de COVID-19

À la date du présent rapport de gestion, le monde entier est aux prises avec une pandémie mondiale résultant de la propagation du virus de la COVID-19 (la « pandémie »). Dans bon nombre de pays du globe, dont le Canada, les États-Unis et les autres pays où nous effectuons des vols, les entreprises ont été forcées de fermer ou de modifier considérablement leurs activités quotidiennes en raison des fermetures ou des obligations de « se mettre à l'abri sur place » imposées ou recommandées par les gouvernements ou des restrictions équivalentes imposées aux personnes et aux entreprises susceptibles d'empêcher de nombreuses entreprises d'exercer leurs activités.

L'incidence de la pandémie et des différentes mesures de protection de la santé publique, notamment les fermetures d'entreprises et les restrictions de déplacements, sur les activités de nos clients, de même que la demande continue de ces clients pour nos produits et services, est toujours incertaine à l'heure actuelle, entre autres à cause de l'incertitude quant à la durée et à l'ampleur de ces restrictions dans différents endroits.

Cependant, les activités de la Société ont été considérées par le gouvernement canadien comme des services essentiels au maintien des chaînes d'approvisionnement et ont été autorisées à avoir cours à leur niveau normal. En outre, les restrictions de voyage ne se sont pas appliquées aux transports du fret aérien ni à l'équipage de ces vols.

Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, la Société a pris les mesures suivantes en vue de protéger la santé de son personnel tout en poursuivant son exploitation de façon sécuritaire, en préservant les emplois et en contribuant à l'activité économique.

- Elle a adopté de nouvelles procédures de nettoyage pour tous les vols, notamment la pulvérisation de désinfectant dans tous les avions et l'aseptisation de toutes les surfaces fréquemment touchées, des conteneurs de fret, des colis et des installations.
- Elle a maintenu le salaire des employés qui ont reçu un résultat positif au test de dépistage de la COVID-19 ou qui ont dû se mettre en quarantaine à cause d'une exposition au coronavirus ou d'une exigence liée aux déplacements, ou bien qui, selon les précautions à prendre d'après les Centers for Disease Control and Prevention (« CDC ») des États-Unis, se sont jugés vulnérables et couraient un risque très élevé s'ils attrapaient la COVID-19.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

- Elle a offert un soutien financier aux employés devant faire face à des besoins inattendus pour la garde des enfants à cause de la fermeture des écoles, à la hausse du prix des denrées essentielles, à la pénurie de denrées alimentaires ou aux préoccupations pour s'approvisionner, et aux dépenses quotidiennes. Ce soutien a été offert sous forme de prestations temporaires et journalières en trésorerie et d'une assurance soins de santé bonifiée.
- Elle a mis en place des mesures strictes de distanciation physique et de protection du personnel en permettant notamment le télétravail à domicile durant cette période.
- Elle a intensifié le nettoyage de ses installations en utilisant des méthodes et des produits appropriés.
- Les employés ont été soumis à des vérifications de leur température à l'entrée des installations, et au besoin, ils ont reçu des masques ou couvre-visage, des gants et des écrans faciaux.
- Le réseau a été ajusté en fonction des demandes accrues pour les vols de nuit, les vols transfrontaliers et les vols internationaux.

À la date du présent rapport de gestion, en raison de la fermeture de plusieurs entreprises, la Société a constaté une augmentation des volumes d'expédition attribuables au segment entreprise-consommateur (B2C) de certains clients et, en parallèle, pour d'autres clients, une réduction des volumes d'expédition attribuables au segment interentreprises (B2B). Le moment auquel ces volumes reviendront à la normale est inconnu.

La Société reste bien placée pour s'adapter aux conditions du marché afin d'aider ses clients alors qu'ils s'efforcent de gérer leurs processus de transport, de logistique et d'approvisionnement durant la pandémie.

Situation financière, flux de trésorerie et liquidité

La Société a pris des mesures pour renforcer sa situation financière en réduisant certaines dépenses d'investissement déjà planifiées et en obtenant l'aval de Transports Canada pour remettre à plus tard la révision majeure des appareils. Elle a soumis ses actifs non financiers, notamment les immobilisations corporelles, les actifs au titre de droits d'utilisation, les immobilisations incorporelles et le goodwill, à un test de dépréciation, comme l'exige le référentiel comptable en cas d'adversité de la conjoncture, et elle a constaté qu'aucun indice d'une dépréciation possible n'était présent. Le coût des contrats inscrit à l'actif a été examiné de nouveau, et il a été établi qu'il ne s'est pas déprécié et qu'il est toujours recouvrable. Les pertes de crédit attendues sur les créances clients ont été réexaminées, et la Société a conclu qu'elles n'étaient pas si différentes de ce qu'elles étaient avant la pandémie de COVID-19.

Acquisition et sortie d'immobilisations corporelles

Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, la Société a réalisé la conversion et la nouvelle livraison de deux appareils Boeing 767-200 et d'un appareil Boeing 767-300 à l'aide de la facilité de crédit renouvelable. Elle a également vendu des pièces de rechange excédentaires pour 0,7 M\$, ce qui a donné lieu à un profit total de 0,7 M\$.

Produits des activités ordinaires

Les produits des activités ordinaires de la Société sont essentiellement générés par les services de livraison de fret aérien de son réseau intérieur entre 15 grandes villes canadiennes chaque nuit ouvrable. La plupart des clients achètent à l'avance un espace fixe et un poids garantis sur le réseau de la Société, et un montant quotidien des produits des activités ordinaires garantis correspondant est versé à la Société pour cette quantité d'espace et de poids. La capacité restante est vendue de façon ponctuelle à des clients sous contrats et à des clients non liés par des contrats. Même si une part importante des produits tirés des services du réseau intérieur sont fixes en raison des quantités garanties achetées par les clients, en général, les produits des activités ordinaires de Cargojet augmentent ou diminuent en fonction du volume total acheté, qui est habituellement exprimé en livres.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Les produits des activités ordinaires de la Société et les volumes d'expédition par les services de fret aérien de son réseau intérieur sont saisonniers. La demande est à son plus haut point au quatrième trimestre de chaque année du fait surtout de l'augmentation de l'activité du secteur du détail pendant le temps des Fêtes, en décembre.

Le service de transport de fret aérien du réseau intérieur de la Société est essentiellement exploité du lundi au jeudi, et de façon limitée le vendredi, le dimanche et certains jours de la semaine qui suivent ou précèdent un jour férié. La Société définit les « jours d'exploitation » comme les jours durant lesquels l'ensemble du réseau intérieur de transport de fret aérien est en exploitation. En général, un exercice compte entre 197 et 199 jours d'exploitation, selon les jours fériés et les années bissextiles. L'écart entre le nombre de jours d'exploitation entre les trimestres et les exercices a une incidence sur les produits des activités ordinaires trimestriels comparatifs.

La Société génère aussi des produits des activités ordinaires à partir de divers autres principaux services de fret aérien :

- La Société fournit des services intérieurs de transport de fret aérien à un certain nombre de compagnies aériennes internationales entre des endroits au Canada qui permettent de relier les points d'entrée de ces compagnies aériennes avec le Canada. Cette façon de faire permet de soutenir les tronçons où la demande est moins élevée et offre une occasion de générer des produits avec très peu, voire aucun coût marginal, car les services sont offerts par l'entremise du réseau de vols réguliers.
- La Société met des avions spécialisés à la disposition de sa clientèle sur une base ponctuelle ou régulière pendant le jour et durant les fins de semaine pour le transport du fret ou de passagers par affrètement. Les vols ponctuels pour le transport du fret ou de personnes sont vendus selon un contrat non récurrent alors que les vols réguliers sont vendus selon des contrats à plus long terme. Le transport du fret par affrètement ponctuel cible les livraisons de bétail, l'équipement militaire, la prestation de fournitures en cas d'urgence et pratiquement toute expédition importante exigeant la livraison immédiate dans toute l'Amérique du Nord, dans les Caraïbes et en Europe. Les activités d'affrètement ponctuelles pour le transport de passagers sont surtout exercées à l'intérieur du Canada, ainsi qu'entre le Canada et les États-Unis. Les activités d'affrètement régulières offrent des avions spécialisés pour les vols récurrents selon les besoins de la clientèle de transport du fret ou de passagers. Les vols ponctuels et les vols réguliers sont vendus sur la base de contrats « tout compris » ou « ACMI » :
 - o Dans le cadre d'une entente de services de fret ponctuels ou réguliers tout compris, le client paie un montant unique fixe tout compris par vol. Tous les coûts du vol, y compris le carburant, les frais de navigation et les frais d'atterrissage, sont assumés par la Société et comptabilisés en tant que charges directes dans ses états financiers.
 - o Dans le cadre d'une entente de services de fret ponctuels ou réguliers ACMI, le client est responsable de l'ensemble des activités commerciales, et la Société reçoit un montant fixe pour exploiter le vol selon un tarif par heure cale à cale (se reporter à la définition de « heures cale à cale » à la rubrique « Charges »). Les coûts variables, comme le carburant, les frais de navigation et les frais d'atterrissage sont pris en charge par le client.
- La Société exploite un itinéraire international entre Newark (New Jersey), aux États-Unis, et Hamilton, aux Bermudes. Ainsi, la Société fournit un service de transport de fret aérien cinq jours par semaine à un grand nombre de clients qui suit le même modèle que celui mis en place par Cargojet au Canada. Les contrats avec les clients renferment des garanties de produits quotidiens minimums et la capacité de répercuter les augmentations des coûts du carburant sur les clients.

Charges

Les charges directes comprennent les frais fixes et les frais variables qui découlent essentiellement de la taille du parc aérien de la Société et du volume des activités de vol compte tenu de la demande. Les frais fixes comprennent les coûts de location des avions, les coûts de location des immeubles, les salaires des employés à temps plein de maintenance, d'opération de vol et d'activités commerciales, l'amortissement et les assurances. Les coûts variables qui sont directement liés au volume d'activités de vol comprennent les coûts du carburant, les frais de navigation, les frais d'atterrissage et les réserves variables au titre des contrats de location des avions relativement aux moteurs, aux groupes auxiliaires de bord et aux trains d'atterrissage.

L'activité de vol est évaluée en « temps de vol cale à cale » et est exprimée en « heures cale à cale ». Le temps de vol cale à cale représente la durée totale d'un vol depuis le moment où l'avion relâche le frein et commence à se mouvoir sur le tarmac avant le décollage jusqu'au moment où il s'immobilise sur le tarmac de l'aéroport de sa destination.

Les frais d'administration comportent principalement les coûts liés à la gestion du siège social et à la haute direction et aux frais généraux de la Société, qui comprennent des fonctions comme la répartition des expéditions, la coordination des vols, la planification et l'ingénierie de maintenance des avions, les relations avec les clients, l'administration, la comptabilité, les ressources humaines et les systèmes d'information. Les frais d'administration incluent les primes des dirigeants, les honoraires juridiques, les honoraires d'audit et les autres honoraires de consultation, les frais bancaires ainsi que les frais liés aux données et aux communications.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Résultats d'exploitation et information financière supplémentaire

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire et sauf les montants par action)

	Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
	(non audité)	(non audité)	(non audité)	(non audité)
	\$	\$	\$	\$
Produits des activités ordinaires	162,3	117,4	481,4	346,9
Charges directes	104,0	87,6	300,2	269,3
	58,3	29,8	181,2	77,6
Frais généraux et frais d'administration	14,2	16,2	67,3	41,5
Frais de vente et de commercialisation	0,3	0,4	3,7	2,2
Profit sur swap	(5,3)	(2,3)	(16,8)	(2,3)
Perte de valeur des immobilisations corporelles	0,6	-	0,6	-
Charges financières	10,4	11,6	30,0	32,2
Ajustement de la juste valeur des bons de souscription d'actions	47,2	(10,6)	130,0	(10,6)
Autres (profits) pertes, montant net	(2,2)	0,7	2,7	(6,4)
	65,2	16,0	217,5	56,6
(PERTE) BÉNÉFICE AVANT IMPÔT SUR LE RÉSULTAT	(6,9)	13,8	(36,3)	21,0
Charge d'impôt sur le résultat				
Impôt différé	13,5	2,0	31,0	4,9
(Perte) bénéfice net et résultat global	(20,4)	11,8	(67,3)	16,1
Résultat par action				
(Perte) bénéfice	(1,31) \$	0,87 \$	(4,32) \$	1,19 \$
De base et dilué				
Nombre moyen d'actions – de base (en milliers)	15 597	13 541	15 591	13 493
Nombre moyen d'actions – après dilution (en milliers)	15 597	13 636	15 591	13 588

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Sommaire des résultats trimestriels consolidés les plus récents (non audités)

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire et sauf les montants par action)

	Trimestres clos les							
	30 sept. 2020	30 juin 2020	31 mars 2020	31 déc. 2019	30 sept. 2019	30 juin 2019	31 mars 2019	31 déc. 2018
Produits des activités ordinaires	162,3 \$	196,1 \$	123,0 \$	139,7 \$	117,4 \$	119,1 \$	110,4 \$	132,6 \$
(Perte) bénéfice net des activités poursuivies	(20,4) \$	(45,1) \$	(1,8) \$	(4,5) \$	11,8 \$	4,3 \$	- \$	6,3 \$
(Perte) bénéfice par action								
Activités poursuivies								
– résultat de base	(1,31) \$	(2,89) \$	(0,12) \$	(0,33) \$	0,87 \$	0,32 \$	- \$	0,47 \$
– résultat dilué	(1,31) \$	(2,89) \$	(0,12) \$	(0,32) \$	0,87 \$	0,32 \$	- \$	0,47 \$
Nombre moyen d'actions – de base (en milliers)	15 597	15 597	15 578	13 813	13 541	13 478	13 458	13 426
Nombre moyen d'actions – après dilution (en milliers)	15 597	15 597	15 578	13 977	13 636	13 611	13 554	13 510

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Les mesures hors PCGR comme le BAIIA, le BAIIA ajusté, le BAIIALA, le BAIIALA ajusté et les flux de trésorerie disponibles ajustés ne sont pas des mesures du résultat reconnues par les IFRS et n'ont pas de définition normalisée prescrite par les IFRS. Par conséquent, ces mesures pourraient ne pas être comparables à des mesures semblables présentées par d'autres émetteurs. Se reporter aux notes de fin de texte du présent rapport de gestion pour les définitions de ces mesures.

Ces mesures de remplacement fournissent une base de comparaison uniforme pour comparer la performance de la Société d'une période à l'autre et facilitent la comparaison avec les autres sociétés, notamment les compagnies aériennes. Elles fournissent des informations supplémentaires aux utilisateurs du rapport de gestion et améliorent leur compréhension de la performance financière de la Société. Ces mesures sont également utiles à la Société en ce qu'elles l'aident dans ses décisions concernant la politique de dividende, ainsi que pour établir les cibles financières visées par ses régimes incitatifs pour la direction de même que pour veiller à ce qu'elle respecte les clauses restrictives au titre de la dette. Les investisseurs doivent savoir que le BAIIA, le BAIIA ajusté, le BAIIALA, le BAIIALA ajusté et les flux de trésorerie disponibles ajustés ne sauraient être considérés comme des mesures de remplacement du résultat net, lequel est établi conformément aux IFRS à titre d'indicateur de la performance de la Société, ni comme mesure de remplacement des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, d'investissement et de financement, pour mesurer la liquidité et les flux de trésorerie. Le tableau ci-après présente les rapprochements entre le résultat net et le BAIIA, le BAIIA ajusté, le BAIIALA et le BAIIALA ajusté, ainsi qu'entre les flux de trésorerie disponibles et les flux de trésorerie disponibles ajustés.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Calcul du BAIIA, du BAIIA ajusté, du BAIIALA, du BAIIALA ajusté, des flux de trésorerie disponibles et des flux de trésorerie disponibles ajustés (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

	Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
	(non audité) \$	(non audité) \$	(non audité) \$	(non audité) \$
<u>Calcul du BAIIA et du BAIIA ajusté</u>				
Résultat net	(20,4)	11,8	(67,3)	16,1
Ajouter :				
Intérêts	10,4	11,6	30,0	32,2
Charge d'impôt différé	13,5	2,0	31,0	4,9
Amortissement des immobilisations corporelles	25,1	22,3	72,6	70,1
BAIIA	28,6	47,7	66,3	123,3
Ajouter :				
Profit sur la vente d'immobilisations corporelles	(0,3)	-	(0,7)	(1,0)
Perte de valeur des immobilisations corporelles	0,6	-	0,6	-
(Profit) perte de change latent	(1,9)	0,8	3,4	(2,4)
Ajustement et amortissement de la juste valeur des bons de souscription d'actions	50,0	(10,1)	136,6	(10,1)
Profit sur swap sur rendement total	-	-	-	(2,9)
Prestations de retraite des employés	1,1	0,7	3,2	2,0
BAIIA ajusté	78,1	39,1	209,4	108,9
<u>Calcul du BAIIALA et du BAIIALA ajusté</u>				
BAIIA	28,6	47,7	66,3	123,3
Location d'avions	-	0,2	-	0,8
BAIIALA	28,6	47,9	66,3	124,1
Ajouter :				
Profit sur la vente des immobilisations corporelles	(0,3)	-	(0,7)	(1,0)
Perte de valeur d'immobilisations corporelles	0,6	-	0,6	-
(Profit) perte de change latent	(1,9)	0,8	3,4	(2,4)
Ajustement et amortissement de la juste valeur des bons de souscription d'actions	50,0	(10,1)	136,6	(10,1)
Profit sur swap sur rendement total	-	-	-	(2,9)
Prestations de retraite des employés	1,1	0,7	3,2	2,0
BAIIALA ajusté	78,1	39,3	209,4	109,7
<u>Calcul des flux de trésorerie disponibles normalisés et des flux de trésorerie disponibles ajustés</u>				
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION, MONTANT NET	72,1	37,9	203,9	114,3
Déduire : Dépenses d'investissement liées à la maintenance ¹⁾	(4,7)	(17,6)	(32,8)	(67,0)
Ajouter : Produit de la sortie d'immobilisations corporelles	0,3	-	0,7	1,0
Flux de trésorerie disponibles normalisés	67,7	20,3	171,8	48,3
Variations des éléments hors trésorerie du fonds de roulement et des dépôts	(8,4)	(6,8)	(27,0)	(24,9)
Flux de trésorerie disponibles ajustés	59,3	13,5	144,8	23,4

1) Se reporter à la définition de dépenses d'investissement liées à la maintenance à la note E) à la fin du rapport.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Revue des activités pour les trimestres clos les 30 septembre 2020 et 2019

Bénéfice net pour les trimestres clos les 30 septembre 2020 et 2019

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

	T3		Variation	
	2020	2019	\$	%
	(non audité) \$	(non audité) \$		
Produits tirés du réseau intérieur	75,5	63,8	11,7	18,3 %
Produits tirés des ACMI	37,1	16,0	21,1	131,9 %
Produits tirés des services d'affrètement tout compris	23,8	5,8	18,0	310,3 %
Total des produits tirés du réseau intérieur, des ACMI et des services d'affrètement	136,4	85,6	50,8	59,3 %
Total des produits – Centre de services aéronautiques	0,6	0,3	0,3	100,0 %
Total des produits tirés du carburant et autres produits tirés du transfert de coûts	21,6	27,8	(6,2)	-22,3 %
Produits tirés des suppléments de carburant et autres produits tirés du transfert de coûts	22,2	28,1	(5,9)	-21,0 %
Autres produits	3,7	3,7	-	- %
Total des produits des activités ordinaires	162,3	117,4	44,9	38,2 %
Jours d'exploitation	50	50	-	- %
Produits moyens tirés des services de fret par jour d'exploitation	2,73	1,71	1,02	59,6 %
Charges directes				
Coûts du carburant	19,9	23,7	(3,8)	-16,0 %
Amortissement	22,4	18,2	4,2	23,1 %
Coûts liés aux avions	7,4	3,0	4,4	146,7 %
Dotation à l'amortissement pour révisions majeures	2,2	3,5	(1,3)	-37,1 %
Coûts de la maintenance	10,6	8,0	2,6	32,5 %
Coûts liés à l'équipage	12,5	9,2	3,3	35,9 %
Frais commerciaux et autres frais	29,0	22,0	7,0	31,8 %
Total des charges directes	104,0	87,6	16,4	18,7 %
Marge brute	58,3	29,8	28,5	95,6 %
Marge brute en pourcentage	35,9 %	25,4 %	10,5 %	
Frais de vente, frais généraux et frais d'administration et frais de commercialisation				
Frais généraux et frais d'administration	8,4	13,3	(4,9)	-36,8 %
Frais de vente	0,3	0,4	(0,1)	-25,0 %
Amortissement	0,5	0,6	(0,1)	-16,7 %
Total des frais de vente, frais généraux et frais d'administration et des frais de commercialisation	9,2	14,3	(5,1)	-35,7 %
Autres frais de vente, frais généraux et frais d'administration				
Autres pertes (profits) et ajustement de la juste valeur des bons de souscription d'actions	45,6	(9,9)	55,5	-560,6 %
Charges financières	10,4	11,6	(1,2)	-10,3 %
Total des autres frais de vente, frais généraux et frais d'administration	56,0	1,7	54,3	3194,1 %
(PERTE) BÉNÉFICE AVANT IMPÔT SUR LE RÉSULTAT	(6,9)	13,8	(20,7)	-150,0 %
Impôt différé	13,5	2,0	11,5	575,0 %
(PERTE) BÉNÉFICE NET	(20,4)	11,8	(32,2)	-272,9 %
(Perte) bénéfice par action – \$ CA				
De base et dilué	(1,31) \$	0,87 \$	(2,18) \$	-250,6 %

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Faits saillants des trimestres clos les 30 septembre 2020 et 2019

- Le total des produits des activités ordinaires pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 s'est chiffré à 162,3 M\$, contre 117,4 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui représente une augmentation de 44,9 M\$, ou 38,2 %.
- Les produits moyens tirés des services de transport du fret et de passagers par affrètement, compte non tenu des produits tirés des suppléments de carburant et autres produits tirés du transfert de coûts pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 se sont établis à 2,73 M\$ par jour d'exploitation, contre 1,71 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une augmentation de 1,02 M\$, ou 59,6 %.
- Le BAIIA ajusté pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 s'est chiffré à 78,1 M\$, contre 39,1 M\$ pour la période correspondante de 2019, en hausse de 39,0 M\$, ou 99,7 %.
- Le BAIILA ajusté pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 s'est établi à 78,1 M\$, contre 39,3 M\$ pour le trimestre correspondant de 2019, ce qui représente une augmentation de 38,8 M\$, ou 98,7 %.
- Les flux de trésorerie disponibles ajustés ont représenté une entrée de 59,3 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, contre une entrée de 13,5 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une hausse de 45,8 M\$, ou 339,3 %.

Produits des activités ordinaires

Le total des produits des activités ordinaires pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 s'élève à 162,3 M\$, contre 117,4 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une augmentation de 44,9 M\$, ou 38,2 %. Cette augmentation découle principalement de hausses de 11,7 M\$ des produits tirés du réseau intérieur, de 21,1 M\$ des produits tirés des ACMI et de 18,0 M\$ des produits tirés des services d'affrètement tout compris, partiellement contrebalancées par une baisse de 5,9 M\$ des produits tirés des suppléments de carburant et autres produits tirés du transfert de coûts.

Les produits tirés du réseau intérieur, compte non tenu des produits tirés des suppléments de carburant et autres produits tirés du transfert de coûts, pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 se sont établis à 75,5 M\$, contre 63,8 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui représente une augmentation de 11,7 M\$, ou 18,3 %. Cette augmentation s'explique surtout par l'accroissement des volumes attribuables au commerce électronique au cours du trimestre à l'étude, en partie contrebalancé par une baisse importante des volumes interentreprises, à cause de la pandémie de COVID-19 dans les deux cas. Les volumes attribuables au commerce électronique ont continué d'augmenter substantiellement par rapport aux exercices précédents, tandis que les volumes interentreprises ont progressé au cours du trimestre pour revenir à des niveaux semblables à ce qu'ils étaient un an plus tôt à la clôture du trimestre alors que les réouvertures d'entreprises se multipliaient. L'accroissement des quantités expédiées au cours de la période s'est traduit par une hausse de 18,3 % des produits moyens tirés du réseau intérieur par jour d'exploitation.

Les produits tirés des services d'affrètement ponctuels et réguliers ACMI pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 se sont chiffrés à 37,1 M\$, contre 16,0 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une augmentation de 21,1 M\$, ou 131,9 %. Cette augmentation de 21,1 M\$ est principalement attribuable aux nouveaux itinéraires réguliers vers les États-Unis et le Mexique instaurés depuis septembre 2019 et à deux nouveaux itinéraires réguliers vers l'Europe instaurés en avril 2020 pour remplacer la capacité de fret en soute d'avions passagers qui est disparue lorsque les transporteurs passagers ont réduit massivement leur capacité et leurs vols. Un autre itinéraire vers les États-Unis et le Mexique a été ajouté à la fin de septembre 2020.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Les produits tirés des services d'affrètement ponctuels et réguliers tout compris pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 se sont établis à 23,8 M\$, contre 5,8 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une hausse de 18,0 M\$, ou 310,3 %. La hausse des produits s'explique principalement par les vols affrétés à des fins d'aide internationale par le gouvernement fédéral et pour l'importation par avion d'EPI et d'autres fournitures médicales provenant de Chine et de Turquie par certains gouvernements provinciaux du Canada.

Les produits tirés des suppléments de carburant et autres produits tirés du transfert de coûts se sont établis à 22,2 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, contre 28,1 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui représente une diminution de 5,9 M\$, ou 21,0 %. Au cours de la période, les suppléments de carburant ont diminué du fait d'une baisse de 34,9 % du prix du carburant, dont l'effet a été partiellement annulé par une hausse de 18,3 % des produits tirés des clients nouveaux ou existants à l'intérieur du pays générant des suppléments de carburant. Les produits tirés des suppléments de carburant et autres produits tirés du transfert de coûts comprennent aussi les ventes de carburant à des tiers qui ont totalisé 0,6 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre 0,3 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une augmentation de 0,3 M\$, ou 100,0 %.

Les autres produits sont composés essentiellement de produits tirés de la location d'avions, de produits tirés de la location de hangars, de produits tirés des services de maintenance en piste fournis à d'autres compagnies aériennes ainsi que de produits tirés des services de manutention au sol fournis aux clients. Les autres produits se sont élevés à 3,7 M\$ pour les trimestres clos les 30 septembre 2020 et 2019.

Charges directes

Le total des charges directes s'est établi à 104,0 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, contre 87,6 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui représente une augmentation de 16,4 M\$, ou 18,7 %. Exprimées en pourcentage des produits des activités ordinaires, les charges directes ont baissé, passant de 74,6 % il y a un an à 64,1 % pour le trimestre clos le 30 septembre 2020. L'augmentation globale des charges directes est essentiellement attribuable à des hausses de 4,2 M\$ de la dotation à l'amortissement, de 4,4 M\$ des coûts liés aux avions, de 2,6 M\$ des coûts de maintenance, de 3,3 M\$ des coûts liés à l'équipage et de 7,0 M\$ des frais commerciaux et autres frais. Ces hausses ont été partiellement compensées par une baisse de 3,8 M\$ des coûts du carburant et de 1,3 M\$ des coûts de révision majeure.

Les coûts du carburant se sont chiffrés à 19,9 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, contre 23,7 M\$ pour la période correspondante de 2019. Cette diminution de 3,8 M\$, ou 16,0 %, des coûts du carburant s'explique principalement par une baisse de 34,9 % du prix du carburant, partiellement contrebalancée par une hausse de 20,2 % des heures cale à cale au sein du réseau intérieur et une augmentation des services d'affrètement ponctuels tout compris. Toute variation du coût du carburant enregistrée par la Société en conséquence d'une variation à la hausse ou à la baisse des prix du carburant est essentiellement répercutée sur les clients, dans leurs suppléments de carburant ou leurs tarifs d'affrètement ponctuel.

La dotation à l'amortissement s'est établie à 22,4 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, comparativement à 18,2 M\$ pour la période correspondante de 2019. Cette augmentation de 4,2 M\$, ou 23,1 %, de la dotation à l'amortissement découle surtout des entrées d'avions, d'actifs au titre de droits d'utilisation, de pièces de rechange durables et d'installations.

Les coûts liés aux avions se sont chiffrés à 7,4 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, contre 3,0 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui représente une hausse de 4,4 M\$, ou 146,7 %. Cette hausse résulte surtout des coûts liés aux activités de sous-affrètement temporaires sur certains itinéraires ACMI réguliers.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

La dotation à l'amortissement pour révisions majeures s'est établie à 2,2 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, contre 3,5 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une diminution de 1,3 M\$, ou 37,1 %, attribuable au calendrier des révisions majeures entre les deux périodes. Pour l'essentiel du parc aérien de Cargojet, Transports Canada a approuvé un report de 6 à 9 mois des révisions majeures afin de faciliter l'accroissement des vols nolisés ponctuels essentiels pour le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux du Canada. La révision majeure des avions a lieu à intervalles réguliers et préétablis, et les coûts qui s'y rapportent sont différés et amortis jusqu'à la date de la prochaine révision majeure prévue. La composante de révision majeure des avions nouvellement acquis est aussi différée et amortie jusqu'à la date de la prochaine révision prévue.

Les coûts de maintenance ont atteint 10,6 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, contre 8,0 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une augmentation de 2,6 M\$, ou 32,5 %. La hausse des coûts pour le trimestre écoulé s'explique surtout par l'augmentation des coûts de maintenance en piste découlant de l'augmentation des heures cale à cale pour les vols nolisés, des augmentations salariales annuelles, des prestations journalières et temporaires en espèces et des prestations additionnelles versées au personnel de maintenance en raison de la pandémie de COVID-19.

Le total des coûts liés à l'équipage, y compris les salaires et les frais de formation et de mise en place, s'est chiffré à 12,5 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, contre 9,2 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une augmentation de 3,3 M\$, ou 35,9 %. Cette hausse est surtout attribuable à l'embauche de membres d'équipage supplémentaires, aux augmentations salariales annuelles, aux prestations journalières et temporaires versées en espèces à tous les pilotes du fait de la pandémie de COVID-19 et à l'augmentation des frais liés à la mise en place des équipages.

Les frais commerciaux et autres frais d'exploitation directs se sont élevés à 29,0 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, contre 22,0 M\$ pour la période correspondante de 2019, en hausse de 7,0 M\$, ou 31,8 %. Cette hausse s'explique en partie par une augmentation de 1,5 M\$ attribuable aux salaires des pilotes professionnels en raison des nouvelles embauches, aux augmentations salariales annuelles et aux allocations journalières et temporaires en espèces et prestations additionnelles versées à tous les pilotes professionnels du fait de la pandémie de COVID-19, ainsi que par l'accroissement des volumes de vols intérieurs et des activités de fret ponctuelles tout compris. Le niveau d'activité plus élevé a aussi entraîné une hausse de 0,8 M\$ du coût de camionnage, du coût lié aux services intercompagnies et du coût de transport de ligne au sol, une augmentation de 4,2 M\$ des coûts d'assurance des avions, des frais d'atterrissage et de stationnement et des frais de navigation, ainsi qu'une augmentation de 0,5 M\$ des autres frais commerciaux.

Frais de vente, frais généraux et frais d'administration et frais de commercialisation

Les frais de vente, frais généraux et frais d'administration s'établissent à 9,2 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, contre 14,3 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une baisse de 5,1 M\$, ou 35,7 %. Cette diminution est principalement attribuable à l'augmentation de 11,7 M\$ des profits sur swap, en partie contrée par une augmentation de 5,9 M\$ des primes et du coût du régime incitatif de la direction fondé sur des actions découlant de l'ajustement de la juste valeur du passif lié aux options attribuées par la Société et une augmentation nette de 0,7 M\$ des autres frais généraux et frais d'administration.

Autres frais de vente, frais généraux et frais d'administration

Les autres frais de vente, frais généraux et frais d'administration se sont élevés à 56,0 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, contre 1,7 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui représente une hausse de 54,3 M\$, ou 3 194,1 %. Cette hausse s'explique principalement par une augmentation nette de 55,5 M\$ des autres pertes et par l'ajustement de la juste valeur de l'obligation au titre des bons de souscription d'actions, facteurs partiellement compensés par une diminution de 1,2 M\$ des charges financières.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Autres pertes et ajustement de la juste valeur des bons de souscription d'actions

Les autres pertes et l'ajustement de la juste valeur des bons de souscription d'actions pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 totalisent 45,6 M\$ et résultent essentiellement d'une perte de 47,2 M\$ qui découle de l'ajustement de la juste valeur de l'obligation au titre des bons de souscription d'actions et d'une perte de valeur des immobilisations corporelles de 0,6 M\$, facteurs partiellement neutralisés par un profit de change de 1,9 M\$ et un profit de 0,3 M\$ résultant de la sortie d'immobilisations corporelles.

Charges financières

Les charges financières se sont établies à 10,4 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, contre 11,6 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui représente une baisse de 1,2 M\$, ou 10,3 %. La baisse est surtout attribuable au remboursement des débentures à 4,65 % en décembre 2019 et à la diminution du total des obligations locatives par suite des remboursements échelonnés mensuels, ainsi qu'au remboursement de la facilité de crédit.

BAIIA ajusté¹⁾

Le BAIIA ajusté pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 s'est établi à 78,1 M\$, contre 39,1 M\$ pour la période correspondante de 2019. L'accroissement de 39,0 M\$ du BAIIA ajusté découle principalement des facteurs suivants :

- Augmentation des produits tirés du réseau intérieur en raison de l'accroissement du volume de ce réseau;
- Hausse marquée des produits tirés des ACMI et produits tirés des services d'affrètement tout compris.

BAIIALA ajusté¹⁾

Le BAIIALA ajusté pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 s'est chiffré à 78,1 M\$, contre 39,3 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une hausse de 38,8 M\$, ou 98,7 %. La hausse du BAIIALA ajusté pour la période s'explique essentiellement par la variation du BAIIA ajusté.

Impôt exigible

Aucune charge d'impôt exigible n'a été comptabilisée pour les trimestres clos les 30 septembre 2020 et 2019 en raison de la perte du trimestre et du report en avant de pertes d'exercices antérieurs.

Impôt différé

L'impôt différé pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 a consisté en une charge de 13,5 M\$, contre une charge de 2,0 M\$ pour la période correspondante de 2019. L'impôt différé découle de la variation des différences temporaires entre la valeur comptable et la valeur fiscale de certains éléments de l'état de la situation financière pour la période.

Flux de trésorerie disponibles ajustés

Les flux de trésorerie disponibles ajustés ont représenté des entrées de trésorerie de 59,3 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, contre 13,5 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui correspond à une augmentation de 45,8 M\$. L'augmentation des flux de trésorerie ajustés est surtout attribuable à la hausse du BAIIA ajusté, au produit tiré de la sortie d'immobilisations corporelles, aux variations des éléments hors trésorerie du fonds de roulement et des dépôts et à la diminution des dépenses d'investissement liées à la maintenance.

1) Le BAIIA ajusté et le BAIIALA ajusté sont des mesures financières non conformes aux PCGR. Les rapprochements entre ces mesures et les mesures comparables conformes aux PCGR se trouvent à la rubrique « MESURES NON CONFORMES AUX PCGR » du présent rapport de gestion.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Dividendes

Les dividendes déclarés pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 ont totalisé 3,6 M\$, ou 0,2340 \$ par action. En comparaison, les dividendes déclarés pour le trimestre clos le 30 septembre 2019 avaient totalisé 3,2 M\$, ou 0,2340 \$ par action.

Date de clôture des registres	Date de versement des dividendes	Dividendes déclarés	Nombre d'actions	Montant par action	Montant payé
		\$		\$	\$
19 juin 2020	6 juillet 2020	3 649 714	15 597 068	0,2340	15 597 068
21 septembre 2020	5 octobre 2020	3 649 714	15 597 068	0,2340	
		7 299 428	-	-	15 597 068

Date de clôture des registres	Date de versement des dividendes	Dividendes déclarés	Nombre d'actions	Montant par action	Montant payé
		\$		\$	\$
20 juin 2019	5 juillet 2019	-	13 522 495	0,2340	3 164 264
20 septembre 2019	4 octobre 2019	3 170 245	13 548 057	0,2340	
		3 170 245	-	-	3 164 264

Situation de trésorerie et sources de financement

Les entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation, après les variations nettes des éléments hors trésorerie du fonds de roulement, se sont chiffrées à 72,1 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 (37,9 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019). L'augmentation de 34,2 M\$ des entrées de trésorerie est essentiellement attribuable aux variations des éléments hors trésorerie du fonds de roulement et des dépôts et à l'intensification des activités d'exploitation.

Les sorties de trésorerie liées aux activités de financement pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 se sont établies à 58,0 M\$ (entrées de trésorerie de 35,1 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019) et se composaient du remboursement des emprunts de 150,2 M\$ (produit des emprunts de 57,2 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019), du règlement d'obligations locatives de 13,8 M\$ (13,9 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019), des options réglées en trésorerie pour 0,2 M\$ (2,3 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019), des retenues d'impôt payées sur les unités d'actions incessibles acquises de néant (2,2 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019) et des dividendes versés aux actionnaires de 3,7 M\$ (3,2 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019). Ces sorties ont été compensées en partie par le produit tiré de l'émission de débentures, déduction faite des frais d'émission, de 109,9 M\$ (paiement de frais d'émission de débentures de 0,5 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019) et le produit des emprunts de néant (57,2 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019).

Les sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 se sont chiffrées à 12,6 M\$ (72,5 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019) et se composaient des entrées d'immobilisations corporelles de 27,4 M\$ (76,5 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019). Ce facteur a été contrebalancé en partie par le produit de la sortie d'immobilisations corporelles de 0,3 M\$ (néant pour le trimestre clos le 30 septembre 2019) et par le produit tiré d'un swap sur rendement total et du règlement d'un instrument financier dérivé de 14,5 M\$ (4,0 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019).

Dépenses d'investissement et entrées d'actifs au titre de droits d'utilisation

Les entrées d'immobilisations corporelles de 30,9 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 ont essentiellement trait à l'entrée d'avions, de moteurs, d'équipement de services au sol, de pièces de rechange (y compris les pièces de rechange durables) totalisant 27,4 M\$ et à l'entrée d'actifs au titre de droits d'utilisation de 3,5 M\$.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Revue des activités pour les périodes de neuf mois closes les 30 septembre 2020 et 2019

Bénéfice net pour les périodes de neuf mois closes les 30 septembre 2020 et 2019

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

	CUMUL ANNUEL		VARIATION	
	2020 (non audité) \$	2019 (non audité) \$	\$	%
Produits tirés du réseau intérieur	211,1	189,6	21,5	11,3 %
Produits tirés des ACMI	89,2	47,2	42,0	89,0 %
Produits tirés des services d'affrètement tout compris	108,5	19,5	89,0	456,4 %
Total des produits tirés du réseau intérieur, des ACMI et des services d'affrètement	408,8	256,3	152,5	59,5 %
Total des produits – Centre de services aéronautiques	1,3	1,0	0,3	30,0 %
Total des produits tirés du carburant et autres produits tirés du transfert de coûts	62,0	80,0	(18,0)	-22,5 %
Produits tirés des suppléments de carburant et autres produits tirés du transfert de coûts	63,3	81,0	(17,7)	-21,9 %
Autres produits	9,3	9,6	(0,3)	-3,1 %
Total des produits des activités ordinaires	481,4	346,9	134,5	38,8 %
Jours d'exploitation	150	149	1	0,7 %
Produits moyens tirés des services de fret par jour d'exploitation	2,73	1,72	1,01	58,7 %
Charges directes				
Coûts du carburant	59,8	72,8	(13,0)	-17,9 %
Amortissement	62,8	57,6	5,2	9,0 %
Coûts liés aux avions	16,8	8,5	8,3	97,6 %
Dotation à l'amortissement pour révisions majeures	8,3	11,0	(2,7)	-24,5 %
Coûts de la maintenance	30,1	25,4	4,7	18,5 %
Coûts liés à l'équipage	33,5	25,6	7,9	30,9 %
Frais commerciaux et autres frais	88,9	68,4	20,5	30,0 %
Total des charges directes	300,2	269,3	30,9	11,5 %
Marge brute	181,2	77,6	103,6	133,5 %
Marge brute en pourcentage	37,6 %	22,4 %	15,2 %	
Frais de vente, frais généraux et frais d'administration et frais de commercialisation				
Frais généraux et frais d'administration	49,0	37,7	11,3	30,0 %
Frais de vente	3,7	2,2	1,5	68,2 %
Amortissement	1,5	1,5	-	- %
Total des frais de vente, frais généraux et frais d'administration et des frais de commercialisation	54,2	41,4	12,8	30,9 %
Autres frais de vente, frais généraux et frais d'administration				
Autres pertes (profits) et ajustement de la juste valeur des bons de souscription d'actions	133,3	(17,0)	150,3	-884,1 %
Charges financières	30,0	32,2	(2,2)	-6,8 %
Total des autres frais de vente, frais généraux et frais d'administration	163,3	15,2	148,1	974,3 %
(PERTE) BÉNÉFICE AVANT IMPÔT SUR LE RÉSULTAT	(36,3)	21,0	(57,3)	-272,9 %
Impôt différé	31,0	4,9	26,1	532,7 %
(PERTE) BÉNÉFICE NET	(67,3)	16,1	(83,4)	-518,0 %
(Perte) bénéfice par action – \$ CA				
De base	(4,32) \$	1,19 \$	(5,51) \$	-463,0 %
et dilué	(4,32) \$	1,19 \$	(5,51) \$	-463,0 %

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Faits saillants des périodes de neuf mois closes les 30 septembre 2020 et 2019

- Le total des produits des activités ordinaires pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 s'est chiffré à 481,4 M\$, contre 346,9 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui représente une augmentation de 134,5 M\$, ou 38,8 %.
- Les produits moyens tirés des services de transport du fret et de passagers par affrètement, compte non tenu des produits tirés des suppléments de carburant et autres produits tirés du transfert de coûts pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 se sont établis à 2,73 M\$ par jour d'exploitation, contre 1,72 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une augmentation de 1,01 M\$ par jour d'exploitation, ou 58,7 %.
- Le BAIIA ajusté pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 s'est chiffré à 209,4 M\$, contre 108,9 M\$ pour la période correspondante de 2019, en hausse de 100,5 M\$, ou 92,3 %.
- Le BAIILA ajusté pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 s'est établi à 209,4 M\$, contre 109,7 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui représente une augmentation de 99,7 M\$, ou 90,9 %.
- Les flux de trésorerie disponibles ajustés ont représenté une entrée de 144,8 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre une entrée de 23,4 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une hausse de 121,4 M\$, ou 518,8 %.

Produits des activités ordinaires

Le total des produits des activités ordinaires pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 s'élève à 481,4 M\$, contre 346,9 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une augmentation de 134,5 M\$, ou 38,8 %. Cette augmentation découle principalement de hausses de 21,5 M\$ des produits tirés du réseau intérieur, de 42,0 M\$ des produits tirés des ACMI et de 89,0 M\$ des produits tirés des services d'affrètement tout compris. Ces facteurs ont été partiellement contrebalancés par une baisse de 17,7 M\$ des produits tirés des suppléments de carburant et autres produits tirés du transfert de coûts et une diminution de 0,3 M\$ des produits tirés de la location et autres produits.

Les produits tirés du réseau intérieur, compte non tenu des produits tirés des suppléments de carburant et autres produits tirés du transfert de coûts, pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 se sont établis à 211,1 M\$, contre 189,6 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui représente une augmentation de 21,5 M\$, ou 11,3 %. Cette augmentation s'explique surtout par l'accroissement des volumes attribuables au commerce électronique au cours du trimestre à l'étude, en partie contrebalancé par une baisse importante des volumes interentreprises, à cause de la pandémie de COVID-19 dans les deux cas. Les volumes attribuables au commerce électronique continuent d'augmenter substantiellement par rapport aux exercices précédents, tandis que les volumes interentreprises ont progressé au cours du trimestre pour revenir à des niveaux semblables à ce qu'ils étaient un an plus tôt à la clôture du trimestre alors que les réouvertures d'entreprises se multipliaient. L'accroissement des quantités expédiées au cours de la période s'est traduit par une hausse de 11,3 % des produits moyens tirés du réseau intérieur par jour d'exploitation.

Les produits tirés des services d'affrètement ponctuels et réguliers ACMI pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 se sont chiffrés à 89,2 M\$, contre 47,2 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une augmentation de 42,0 M\$, ou 89,0 %. Cette augmentation est principalement attribuable aux nouveaux itinéraires réguliers vers les États-Unis et le Mexique instaurés depuis septembre 2019 et aux deux nouveaux itinéraires réguliers vers l'Europe instaurés en avril 2020. Un autre itinéraire vers les États-Unis et le Mexique a été ajouté à la fin de septembre 2020.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, les produits tirés des services d'affrètement ponctuels et réguliers tout compris pour le transport de marchandises et de passagers se sont établis à 108,5 M\$, contre 19,5 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une hausse de 89,0 M\$, ou 456,4 %. La hausse des produits s'explique principalement par les vols affrétés à des fins d'aide internationale par le gouvernement fédéral et pour l'importation par avion d'EPI et d'autres fournitures médicales provenant de Chine et de Turquie par certains gouvernements provinciaux du Canada.

Les produits tirés des suppléments de carburant et autres produits tirés du transfert de coûts se sont établis à 63,3 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre 81,0 M\$ pour la période correspondante de 2019. Au cours de la période, les suppléments de carburant ont diminué du fait d'une baisse de 35,7 % du prix du carburant, dont l'effet a été partiellement annulé par une hausse de 11,3 % des produits tirés des clients nouveaux ou existants à l'intérieur du pays générant des suppléments de carburant. Les produits tirés des suppléments de carburant et autres produits tirés du transfert de coûts comprennent aussi les ventes de carburant à des tiers qui ont totalisé 1,3 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre 1,0 M\$ pour la période correspondante de 2019.

Les autres produits sont composés essentiellement de produits tirés de la location de hangars, de produits tirés des services de manutention au sol fournis aux clients et de produits tirés des services de maintenance en piste fournis à d'autres compagnies aériennes. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, les autres produits se sont élevés à 9,3 M\$, contre 9,6 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui représente une baisse de 0,3 M\$, ou 3,1 %.

Charges directes

Le total des charges directes s'est établi à 300,2 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre 269,3 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019. Exprimées en pourcentage des produits des activités ordinaires, les charges directes ont baissé, passant de 77,6 % il y a un an à 62,4 % pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020. L'augmentation globale des charges directes est essentiellement attribuable à des hausses de 5,2 M\$ de la dotation à l'amortissement, de 8,3 M\$ des coûts liés aux avions, de 4,7 M\$ des coûts de maintenance, de 7,9 M\$ des coûts liés à l'équipage et de 20,5 M\$ des frais commerciaux et autres frais. Ces hausses ont été partiellement compensées par une baisse de 13,0 M\$ des coûts du carburant et de 2,7 M\$ de la dotation à l'amortissement pour révisions majeures.

Les coûts du carburant se sont chiffrés à 59,8 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre 72,8 M\$ pour la période correspondante de 2019. Cette diminution de 13,0 M\$, ou 17,9 %, des coûts du carburant s'explique principalement par une baisse de 35,7 % du prix du carburant, partiellement contrebalancée par une hausse de 11,7 % des heures cale à cale au sein du réseau intérieur et une augmentation des services d'affrètement ponctuels tout compris. Toute variation du coût du carburant enregistrée par la Société en conséquence d'une variation à la hausse ou à la baisse des prix du carburant est essentiellement répercutée sur les clients, dans leurs suppléments de carburant ou leurs tarifs d'affrètement ponctuel.

La dotation à l'amortissement s'est établie à 62,8 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, comparativement à 57,6 M\$ pour la période correspondante de 2019. Cette augmentation de 5,2 M\$, ou 9,0 %, de la dotation à l'amortissement découle surtout des entrées d'avions, de moteurs, d'installations et d'autres actifs ainsi que de l'inscription à l'actif de contrats de location simple supplémentaires aux termes d'IFRS 16.

Les coûts liés aux avions se sont chiffrés à 16,8 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre 8,5 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui représente une hausse de 8,3 M\$, ou 97,6 %. Cette hausse résulte surtout des coûts liés aux activités de sous-affrètement temporaires sur certains itinéraires ACMI réguliers, en partie contrebalancés par la diminution des coûts de location de moteurs. La Société engage des coûts de location temporaire de moteurs pour le remplacement temporaire des moteurs du parc aérien pendant les travaux de maintenance réguliers. Tous les contrats de location simple visant des avions sont libellés en dollars américains.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

La dotation à l'amortissement pour révisions majeures s'est établie à 8,3 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre 11,0 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une diminution de 2,7 M\$, ou 24,5 %. Pour l'essentiel du parc aérien de Cargojet, Transports Canada a approuvé un report de 6 à 9 mois des révisions majeures afin de faciliter l'accroissement des vols nolisés ponctuels essentiels pour le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux du Canada. La révision majeure des avions a lieu à intervalles réguliers et préétablis, et les coûts qui s'y rapportent sont différés et amortis jusqu'à la date de la prochaine révision majeure prévue. La composante de révision majeure des avions nouvellement acquis est aussi différée et amortie jusqu'à la date de la prochaine révision prévue.

Les coûts de maintenance ont atteint 30,1 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre 25,4 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une augmentation de 4,7 M\$, ou 18,5 %. Cette hausse s'explique surtout par l'augmentation des coûts de maintenance en piste découlant de l'augmentation des heures cale à cale pour les vols nolisés, de l'embauche d'employés de maintenance additionnels, des prestations journalières et temporaires en espèces et des prestations additionnelles versées au personnel de maintenance en raison de la pandémie de COVID-19.

Le total des coûts liés à l'équipage, y compris les salaires et les frais de formation et de mise en place, s'est chiffré à 33,5 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre 25,6 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une augmentation de 7,9 M\$, ou 30,9 %. Cette hausse est surtout attribuable à l'embauche de membres d'équipage supplémentaires, aux prestations journalières et temporaires en espèces et aux prestations additionnelles versées aux équipages du fait de la pandémie de COVID-19 ainsi qu'aux augmentations salariales annuelles résultant de la nouvelle convention collective conclue avec le syndicat.

Les frais commerciaux et autres frais d'exploitation directs se sont élevés à 88,9 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre 68,4 M\$ pour la période correspondante de 2019, en hausse de 20,5 M\$, ou 30,0 %. Cette hausse s'explique en partie par une augmentation de 8,0 M\$ attribuable aux salaires des pilotes professionnels en raison des nouvelles embauches, aux augmentations salariales annuelles, aux allocations journalières et temporaires en espèces et prestations de santé additionnelles versées du fait de la pandémie de COVID-19, ainsi que par l'accroissement des volumes de vols intérieurs et des activités de fret ponctuelles tout compris. Le niveau d'activité plus élevé a entraîné une hausse de 3,0 M\$ des coûts de manutention au sol, une augmentation de 8,6 M\$ des coûts d'assurance des avions, des frais d'atterrissage et de stationnement et des frais de navigation, ainsi qu'une augmentation de 0,9 M\$ des autres frais commerciaux.

Frais de vente, frais généraux et frais d'administration

Les frais de vente, frais généraux et frais d'administration s'établissent à 54,2 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre 41,4 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une hausse de 12,8 M\$, ou 30,9 %. Cette augmentation est principalement attribuable à un accroissement de 1,6 M\$ au titre des salaires, primes, retraites et coûts connexes, déduction faite des profits sur le swap, à une augmentation de 2,5 M\$ de la charge au titre des dons et à une augmentation de 8,7 M\$ des fournitures, des honoraires de consultation et d'audit, des frais juridiques, des frais de vente et de commercialisation et des autres frais généraux et frais d'administration.

Autres frais de vente, frais généraux et frais d'administration

Les autres frais de vente, frais généraux et frais d'administration se sont élevés à 163,3 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre 15,2 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui représente une hausse de 148,1 M\$, ou 974,3 %. Cette hausse s'explique principalement par une augmentation de 150,2 M\$ des autres pertes et par l'ajustement de la juste valeur de l'obligation au titre des bons de souscription d'actions, facteurs partiellement compensés par une diminution de 2,2 M\$ des charges financières.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Les autres pertes et l'ajustement de la juste valeur des bons de souscription d'actions pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 totalisent 133,3 M\$ (profit de 17,0 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019). Ces pertes découlent essentiellement d'une perte de change latente de 3,4 M\$ (profit de 2,5 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019) et d'une perte de 130,0 M\$ au titre de l'ajustement de la juste valeur des bons de souscription d'actions (profit de 10,6 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019), facteurs partiellement compensés par un profit de 0,7 M\$ résultant de la sortie d'immobilisations corporelles (1,0 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019) et un profit de néant lié au swap sur rendement total de la Société (2,9 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019).

Charges financières

Les charges financières se sont établies à 30,0 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre 32,2 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui représente une baisse de 2,2 M\$, ou 6,8 %. Cette baisse est surtout attribuable au remboursement des débetures à 4,65 % en décembre 2019 et à la diminution du total des obligations locatives par suite des remboursements échelonnés mensuels, ainsi qu'au remboursement de la facilité de crédit.

BAIIA ajusté¹⁾

Le BAIIA ajusté pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 s'est établi à 209,4 M\$, contre 108,9 M\$ pour la période correspondante de 2019. L'accroissement de 100,5 M\$, ou 92,3 %, du BAIIA ajusté découle principalement des facteurs suivants :

- Augmentation des produits tirés du réseau intérieur en raison de l'accroissement du volume de ce réseau;
- Hausse marquée des produits tirés des ACMI et produits tirés des services d'affrètement tout compris, accompagnée d'une augmentation correspondante des coûts variables.

BAIILA ajusté¹⁾

Le BAIILA ajusté pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 s'est chiffré à 209,4 M\$, contre 109,7 M\$ pour la période correspondante de 2019, soit une hausse de 99,7 M\$, ou 90,9 %. La hausse du BAIILA ajusté pour la période s'explique essentiellement par la variation du BAIIA ajusté, en partie contrebalancée par la diminution de la réintégration de paiements pour la location d'avions attribuable à la diminution des coûts de location temporaire de moteurs et par l'inscription à l'actif de contrats de location simple.

Impôt exigible

Aucune charge d'impôt exigible n'a été comptabilisée pour les périodes de neuf mois closes les 30 septembre 2020 et 2019 en raison de la perte de la période écoulée et du report en avant de pertes d'exercices antérieurs.

Impôt différé

L'impôt différé comptabilisé pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 a consisté en une charge de 31,0 M\$, contre une charge de 4,9 M\$ pour la période correspondante de 2019. L'impôt différé découle de la variation des différences temporaires entre la valeur comptable et la valeur fiscale de certains éléments de l'état de la situation financière pour la période.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Flux de trésorerie disponibles ajustés

Les flux de trésorerie disponibles ajustés ont représenté des entrées de trésorerie de 144,8 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, contre 23,4 M\$ pour la période correspondante de 2019, ce qui correspond à une augmentation de 121,4 M\$. Cette augmentation est attribuable à la hausse du BAIIA ajusté, au produit tiré de la sortie d'immobilisations corporelles et aux variations des éléments hors trésorerie du fonds de roulement, facteurs contrebalancés en partie par la diminution des dépenses d'investissement liées à la maintenance.

- 1) Le BAIIA ajusté et le BAIIALA ajusté sont des mesures financières non conformes aux PCGR. Les rapprochements entre ces mesures et les mesures comparables conformes aux PCGR se trouvent à la rubrique « MESURES NON CONFORMES AUX PCGR » du présent rapport de gestion.

Dividendes

Les dividendes déclarés pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 ont totalisé 10,9 M\$, ou 0,7020 \$ par action. En comparaison, les dividendes déclarés pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019 avaient totalisé 9,5 M\$, ou 0,7020 \$ par action.

Date de clôture des registres	Date de versement des dividendes	Dividendes déclarés	Nombre d'actions	Montant par action	Montant payé
		\$		\$	\$
20 décembre 2019	6 janvier 2020	-	15 281 756	-	3 575 931
20 mars 2020	6 avril 2020	3 649 268	15 595 161	0,2340	3 649 268
19 juin 2020	6 juillet 2020	3 649 714	15 597 068	0,2340	3 649 714
21 septembre 2020	5 octobre 2020	3 649 714	15 597 068	0,2340	
		10 948 696	-	0,7020	10 874 913

Date de clôture des registres	Date de versement des dividendes	Dividendes déclarés	Nombre d'actions	Montant par action	Montant payé
		\$		\$	\$
20 décembre 2018	5 janvier 2019	-	13 452 977	-	2 852 031
20 mars 2019	5 avril 2019	3 150 705	13 464 552	0,2340	3 150 705
20 juin 2019	5 juillet 2019	3 164 264	13 522 495	0,2340	3 164 264
20 septembre 2019	4 octobre 2019	3 170 245	13 548 057	0,2340	
		9 485 214	-	0,7020	9 167 000

Situation de trésorerie et sources de financement

Les entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation, après les variations nettes des éléments hors trésorerie du fonds de roulement, se sont chiffrées à 203,9 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 (114,3 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019). L'augmentation de 89,6 M\$ des entrées de trésorerie est essentiellement attribuable au BAIIA plus élevé.

Les sorties de trésorerie liées aux activités de financement pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 se sont établies à 129,8 M\$ (entrées de trésorerie de 49,9 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019) et se composaient du remboursement des emprunts de 182,3 M\$ (remboursement net de 4,5 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019), du remboursement des obligations au titre des contrats de location-financement de 42,1 M\$ (41,6 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019), des options réglées en trésorerie pour 1,8 M\$ (2,3 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019), des retenues d'impôt payées sur les unités d'actions incessibles de la Société acquises de 2,5 M\$ (2,2 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019) et des dividendes versés aux actionnaires de 11,0 M\$ (9,2 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019). Ces sorties ont été compensées en partie par le produit tiré de l'émission de débentures, déduction faite des frais d'émission, de 109,9 M\$ (109,7 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019).

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Les sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 se sont chiffrées à 74,3 M\$ (163,4 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019) et se composaient principalement des entrées d'immobilisations corporelles de 93,1 M\$ (163,9 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019), d'une acquisition d'entreprise de néant (3,1 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019) et du règlement d'une provision de néant (1,4 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019). Ces facteurs ont été contrebalancés en partie par le produit de la sortie d'immobilisations corporelles de 0,7 M\$ (1,0 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019) et par le produit d'une réclamation d'assurance de 3,6 M\$ (néant pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019).

Au 30 septembre 2020, la Société affichait un déficit du fonds de roulement de 48,2 M\$ correspondant à la différence entre le total de l'actif courant et le total du passif courant, comparativement à un déficit du fonds de roulement de 44,0 M\$ au 31 décembre 2019. L'augmentation de 4,2 M\$ de ce déficit est surtout attribuable à une diminution du solde de la trésorerie, des stocks, des créances clients et autres créances et des charges payées d'avance et dépôts, à une augmentation de la partie courante des obligations locatives et à une augmentation des dettes fournisseurs et autres créditeurs. Ces facteurs ont été contrebalancés en partie par une augmentation du montant net à recevoir sur les instruments financiers dérivés.

Dépenses d'investissement et entrées d'actifs au titre de droits d'utilisation

Les entrées d'immobilisations corporelles de 97,1 M\$ pour l'exercice écoulé ont essentiellement trait à l'entrée d'avions, de moteurs, d'équipement de services au sol, de pièces de rechange durables, d'installations et d'autres équipements et pièces de rechange, ainsi qu'aux nouvelles améliorations locatives et à la révision majeure totalisant 89,5 M\$ et à l'entrée d'actifs au titre de droits d'utilisation de 7,6 M\$.

Situation financière

Les paragraphes qui suivent présentent une comparaison entre la situation financière de la Société au 30 septembre 2020 et celle au 31 décembre 2019.

Créances clients

Au 30 septembre 2020, les créances clients totalisaient 47,5 M\$, contre 51,3 M\$ au 31 décembre 2019. La baisse de 3,8 M\$ s'explique surtout par la variation du calendrier des recouvrements auprès des clients. De l'avis de la direction, la qualité du solde net des créances clients et des recouvrements actuels de la Société demeure excellente.

Immobilisations corporelles

Au 30 septembre 2020, les immobilisations corporelles totalisaient 914,1 M\$, contre 890,2 M\$ au 31 décembre 2019. L'accroissement net de 23,9 M\$ des immobilisations corporelles est surtout attribuable à l'entrée nette d'immobilisations corporelles de 89,5 M\$ et à la comptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation de 7,6 M\$ selon IFRS 16, ces montants ayant été en partie contrebalancés par une dotation à l'amortissement de 65,7 M\$, une dotation à l'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation de 6,9 M\$ et une perte de valeur de 0,6 M\$.

Dettes fournisseurs et autres créditeurs

Au 30 septembre 2020, les dettes fournisseurs et autres créditeurs se chiffraient à 72,2 M\$, contre 51,6 M\$ au 31 décembre 2019. La hausse de 20,6 M\$ est surtout attribuable à la variation du calendrier des paiements aux fournisseurs.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Obligations locatives

Les obligations locatives découlent des contrats de location concernant huit appareils B767-300, un appareil B767-200, des hangars et des entrepôts. Compte tenu de leur partie courante, les obligations au titre des contrats de location-financement totalisaient 175,5 M\$ au 30 septembre 2020, contre 196,3 M\$ au 31 décembre 2019. La variation résulte des remboursements mensuels échelonnés effectués au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, en partie contrebalancés par l'inscription à l'actif des contrats de location d'entrepôts et l'écart de change sur les contrats de location d'avions libellés en dollars américains.

Sommaire des obligations contractuelles

Au 30 septembre 2020	Total	Année d'échéance des paiements				
		2020	2021	2022	2023	Par la suite
(en millions de dollars canadiens)	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Obligations locatives	175,5	27,1	90,4	20,5	19,9	17,6
Emprunts	62,0	-	-	-	-	62,0
Déventures	304,4	-	-	-	-	304,4
Obligations découlant des bons de souscription d'actions	203,5	-	-	-	-	203,5
	745,4	27,1	90,4	20,5	19,9	587,5

Arrangements non comptabilisés

Les principaux arrangements non comptabilisés de la Société s'établissent comme suit :

a) La Société a versé des indemnités en vertu de contrats de location visant l'utilisation de diverses installations d'exploitation et de divers avions loués. Aux termes de ces contrats, la Société consent à indemniser les locataires des avions et installations pour divers éléments, notamment l'ensemble des obligations, pertes, poursuites et dommages survenant pendant ou après la durée du contrat. Il est impossible d'estimer de façon raisonnable le montant maximal d'un paiement futur éventuel.

b) Un engagement d'indemnisation a été accordé à tous les administrateurs et dirigeants de la Société pour divers éléments, notamment tous les coûts de règlement de poursuites ou d'actions en justice occasionnées par leur association avec la Société, sous réserve de certaines restrictions. La Société a souscrit une assurance responsabilité civile pour les administrateurs et dirigeants afin de réduire le coût de toute poursuite ou action en justice potentielle future. Les conditions d'indemnisation ne sont pas explicitement définies, mais elles s'appliquent uniquement à la période au cours de laquelle la partie indemnisée a agi à titre d'administrateur ou de dirigeant de la Société. Il est impossible d'estimer de façon raisonnable le montant maximal d'un paiement futur éventuel.

c) Dans le cours normal de ses activités, la Société a conclu des ententes qui prévoient l'indemnisation de tiers, notamment des conventions d'achat et de vente, des ententes de confidentialité, des lettres de mission qui l'engagent envers des conseillers et des consultants, des contrats d'impartition, des contrats de location, des contrats liés aux technologies de l'information et des contrats de service. Aux termes de ces ententes d'indemnisation, la Société peut être tenue d'indemniser des contreparties pour les pertes subies par suite de manquements à l'égard de déclarations, de violations de la réglementation, de demandes d'indemnisation liées à des litiges ou de sanctions réglementaires imposées à la contrepartie par suite de la transaction. Les modalités d'application de ces indemnisations ne sont pas définies de façon explicite, et le montant maximal d'un remboursement ne peut être raisonnablement estimé.

Note : Se reporter à la rubrique « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs ».

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

d) De concert avec d'autres sociétés aériennes, la Société est partie à six ententes d'avitaillement aux termes desquelles les activités sont exercées par des sociétés d'avitaillement dans divers grands aéroports canadiens. Chaque société d'avitaillement fonctionne selon le principe du recouvrement des coûts. L'objectif des sociétés d'avitaillement est de posséder et de financer le réseau qui approvisionne les sociétés aériennes contractantes, ce qui comprend l'acquittement des droits liés aux baux fonciers sous-jacents. La dette globale de ces sociétés d'avitaillement et toute obligation liée aux coûts de restauration environnementale ne sont pas prises en compte dans les états financiers de la Société et ne sont pas consolidées. Chaque société contractante étant partie à une société d'avitaillement participe à la garantie d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. Il n'y a pas eu de changement important par rapport à l'actif total et à la dette totale de ces sociétés d'avitaillement tels qu'ils ont été présentés dans le rapport de gestion pour l'exercice clos le 31 décembre 2019. La quote-part des actifs et des dettes des sociétés d'avitaillement revenant à la Société se chiffre à environ 8 %, compte non tenu de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et du partage des coûts qui interviendrait entre d'autres sociétés aériennes participantes. De l'avis de la Société, le risque de perte lié aux sociétés d'avitaillement est faible.

La nature de ces ententes d'indemnisation empêche la Société d'estimer de façon raisonnable l'exposition maximale en raison des difficultés liées à l'évaluation du montant du passif qui découle de l'imprévisibilité des événements futurs et de la couverture illimitée offerte aux contreparties.

Par le passé, la Société n'ayant effectué aucun paiement aux termes de ces ententes d'indemnisation ou d'ententes similaires, aucun montant n'a été inscrit à l'état de la situation financière relativement à ces ententes.

Clients importants

Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, la Société a conclu avec trois clients des ventes représentant 59,1 % du total de ses produits des activités ordinaires (60,1 % pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019). Ces ventes ont été conclues dans le cadre d'ententes de service qui arriveront toutes à échéance d'ici avril 2025.

Éventualités

La Société avait fourni des lettres de crédit irrévocables totalisant environ 17,4 M\$ au 30 septembre 2020. Les autres garanties sont fournies à des institutions financières à titre de sûreté pour les cartes de crédit de la Société, et à certains fournisseurs comme sûreté pour les contrats de location en cours et les achats de la Société.

Facteurs de risque

Risques liés à l'entreprise

Une description détaillée des facteurs de risque associés à l'entreprise de la Société figure à la rubrique « Facteurs de risque » du rapport de gestion du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2019, qui est daté du 20 février 2020 et qui a été déposé sur SEDAR, à l'adresse www.sedar.com. La Société n'est au courant d'aucun changement important qui aurait pu modifier les facteurs de risque qu'elle avait alors présentés.

Perspectives

Note : Se reporter à la rubrique « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs ».

De manière générale, la pandémie de COVID-19 a fait augmenter la demande de services de fret aérien à l'échelle nationale et internationale à la suite de la montée fulgurante du commerce électronique et d'une diminution des vols internationaux pour le transport de passagers. Cargojet continue d'exploiter tous ses avions sur les itinéraires intérieurs et internationaux et a enregistré une montée en flèche de ses activités d'affrètement et des ACMI. Comme enjeu prioritaire, Cargojet a mis en place de nouveaux protocoles de sécurité afin de protéger son personnel et ses clients. Elle a offert des allocations journalières et temporaires en espèces à tout le personnel affecté aux activités d'exploitation pour soulager tout fardeau financier additionnel causé par la pandémie que les employés auraient pu subir. La Société s'attend à modifier ou à cesser certaines de ces mesures de soutien lorsque la pandémie se dissipera.

La Société ne peut prédire l'effet que la pandémie aura sur les produits des activités ordinaires et les charges des périodes à venir. La pandémie a fait bondir la demande des services de Cargojet et augmenter les tarifs de ses services internationaux. Toutefois, une pandémie prolongée pourrait nuire à la demande globale des services de Cargojet, compliquer les mesures de protection du personnel et de la clientèle et accroître le coût de ces mesures du fait de la propagation du coronavirus.

Transports Canada a récemment annoncé, le 12 décembre 2018, des modifications officielles apportées à la réglementation actuelle concernant la fatigue des pilotes devant prendre effet en décembre 2020. La nouvelle réglementation, qui s'applique à tous les exploitants de vols commerciaux au Canada, fera augmenter les coûts de Cargojet associés aux pilotes. Cargojet a commencé à recruter et à former de nouveaux pilotes dès le second semestre de 2019 pour pouvoir respecter les nouvelles exigences qui devraient entrer en vigueur en décembre 2020. Le processus de recrutement et de formation de nouveaux pilotes s'étale normalement sur plusieurs mois, et jusqu'à tout récemment, on s'attendait à ce que la pénurie de pilotes dans le secteur entraîne une hausse du taux d'attrition. Toutefois, en conséquence directe de la pandémie de COVID-19, le secteur aérien mondial pour le transport de passagers a réduit considérablement le nombre de vols et le nombre d'effectifs en pilotes. Ainsi, une interruption prolongée des activités de ce secteur augmentera le nombre de pilotes que Cargojet pourra recruter.

Avant même la pandémie de COVID-19, Cargojet avait mis en place une stratégie visant à atténuer le risque de pénurie de pilotes. Dans le cadre de cette stratégie, Cargojet avait conclu, en date du 1^{er} juillet 2018, une nouvelle convention collective de cinq ans avec ses pilotes, laquelle contient des clauses d'interdiction de grève ou de lockout. Bien que Cargojet s'attende à ce que cette nouvelle convention collective apporte de la stabilité au sein de la main-d'œuvre et évite une interruption de la prestation des services aux clients, les coûts liés aux pilotes ont grimpé d'environ 20 % en raison de la convention. Le 1^{er} juillet 2019, Cargojet a instauré une prime de fidélisation à l'intention de ses pilotes et a prolongé la durée de leur convention collective de 36 mois, jusqu'au 30 juin 2026. Grâce à la prorogation de celle-ci et aux nouvelles primes instaurées en vue de la réduction du taux d'attrition, Cargojet s'attend à combler tous ses besoins en personnel aux termes des exigences de la nouvelle réglementation sur la fatigue. Cargojet a l'intention de recouvrer, sous forme de surcharges additionnelles imposées à ses clients, les coûts supplémentaires résultant du recrutement, de la formation et du maintien en poste des nouveaux pilotes qu'elle a dû engager pour se conformer à la réglementation sur la fatigue imposée par le gouvernement. Les contrats passés avec les clients de Cargojet comportent des dispositions qui autorisent celle-ci à recouvrer des coûts supplémentaires engagés par suite d'une réglementation gouvernementale. Cargojet a commencé à recouvrer ces coûts dès le quatrième trimestre de 2019, avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, les produits des activités ordinaires de la Société provenant de toutes les sources ont augmenté de 38,8 % comparativement à ceux de la période correspondante de 2019. La Société s'attend à ce que ses produits des activités ordinaires continuent d'augmenter tandis qu'elle s'emploie à développer et à renforcer les relations avec ses clients existants et à créer de nouveaux liens avec des transporteurs nationaux et internationaux afin d'offrir de nouveaux itinéraires ACMI vers les États-Unis et de nouveaux services d'affrètement. La Société a réussi à fidéliser tous ses principaux clients. Depuis 2014, elle a ajouté des avions et du personnel en plus d'accroître la capacité de son réseau pour répondre à la demande grandissante pour son réseau intérieur. La Société continue d'optimiser son réseau intérieur pour répondre à la demande de la clientèle et poursuivra sur cette voie. Grâce à ces efforts, la Société a amélioré sa marge brute et son BAIIA en optimisant les coûts de ses activités existantes. La Société continuera d'évaluer ses investissements en immobilisations corporelles pour s'assurer d'un excellent rendement du capital investi en plus de veiller à ce que ces investissements cadrent avec ses prévisions quant à la conjoncture économique mondiale.

La Société gère son parc aérien de façon proactive et continue d'afficher une bonne ponctualité. La direction s'attend à produire une croissance interne au sein de sa clientèle existante et à gagner de nouveaux clients pour ses itinéraires intérieurs et internationaux à mesure qu'elle déploie des efforts pour renforcer sa position concurrentielle sur le marché.

La Société continue également de recouvrer les hausses de prix du carburant en facturant des suppléments de carburant. Tout accroissement du coût du carburant découlant d'une hausse des prix du carburant est en bonne partie répercuté sur les clients sous forme d'augmentation du supplément de carburant et est facturé aux clients sur la base du recouvrement des coûts, uniquement. De la même façon, toute économie de coûts issue d'une baisse des prix du carburant est répercutée sur les clients sous forme de réduction du supplément de carburant. La direction est d'avis que la Société continuera de récupérer entièrement les hausses futures du coût du carburant.

La direction a comme principal objectif de maximiser les flux de trésorerie disponibles pour le versement de dividendes en continuant d'offrir des services de fret aérien de qualité, en élargissant la portée de ses services, en mettant l'accent sur les gains d'efficacité et le contrôle des coûts, en favorisant la croissance interne de l'entreprise et en procédant à des acquisitions stratégiques et relatives. La direction étudie et évalue continuellement les initiatives envisagées, en particulier celles qui peuvent améliorer les flux de trésorerie.

Le financement des futures initiatives stratégiques peut être assuré au moyen du fonds de roulement, des entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation, d'emprunts ou de l'émission de titres. Toute décision concernant ce qui précède, y compris toute hausse ou toute baisse des dividendes, sera évaluée et prise en considération comme il se doit par le conseil d'administration de la Société.

CARGOJET INC.

Rapport de gestion

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

Jugements comptables critiques et sources principales d'incertitude relative aux estimations

L'établissement d'états financiers selon les IFRS exige de la direction qu'elle exerce des jugements, formule des hypothèses et fasse des estimations qui pourraient influencer sur les montants présentés des actifs et des passifs et sur la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les montants des produits des activités ordinaires et des charges des périodes visées. De par leur nature, les jugements et estimations peuvent changer à la lumière de faits ou circonstances nouveaux en ce qui a trait à l'environnement interne et externe. Les jugements présentés ci-après sont ceux qui, de l'avis de la direction, sont significatifs pour la préparation des états financiers.

Jugements comptables critiques

Décomposition des immobilisations corporelles et goodwill : La décomposition des immobilisations corporelles de la Société repose sur le jugement de la direction qui doit déterminer le coût de la composante par rapport au coût total d'un actif et si ces composantes ont des durées d'utilité différentes aux fins du calcul de l'amortissement.

Perte de valeur des immobilisations corporelles : L'évaluation de la perte de valeur repose sur le jugement de la direction, qui doit déterminer si des facteurs internes ou externes indiquent qu'un actif ou une unité génératrice de trésorerie (« UGT ») a subi une dépréciation. La détermination des UGT repose également sur le jugement de la direction, car chacune doit représenter le plus petit groupe d'actifs qui génère des entrées de trésorerie indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs. Cette détermination repose notamment sur des facteurs comme le fait qu'un marché actif existe ou non pour la production résultant de l'actif ou du groupe d'actifs, ainsi que la façon dont la direction surveille les activités et prend les décisions à leur égard.

Actifs au titre de droits d'utilisation : La valeur des actifs au titre de droits d'utilisation et la comptabilisation des obligations connexes nécessitent l'exercice de jugement pour déterminer le taux à utiliser pour l'actualisation des paiements au titre de la location et la durée de location, lorsqu'un jugement est aussi nécessaire pour déterminer si la Société a la certitude raisonnable d'exercer (ou pas) l'option de renouvellement du contrat de location. Le jugement peut aussi être nécessaire pour déterminer si un contrat contient ou non un contrat de location.

Données sur les actions en circulation

Les actions ordinaires et les actions à droit de vote variable de la Société sont inscrites à la Bourse de Toronto (la « TSX ») sous le symbole CJT, tandis que les débentures hybrides y sont inscrites sous les symboles CJT.DB.D, CJT.DB.E et CJT.DB.F. Le tableau qui suit présente les actions en circulation de la Société au 30 septembre 2020 :

Capitaux propres	Capital autorisé	Nombre d'actions en circulation
Actions ordinaires et actions à droit de vote variable	Illimité	15 597 068

Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière

Les contrôles et procédures de communication de l'information de la Société ont été conçus pour fournir l'assurance raisonnable que les décisions appropriées sont prises en temps opportun en ce qui a trait à la communication de l'information financière au public. Pour atteindre cet objectif, la Société a établi des systèmes qui permettent d'identifier l'information pertinente et de la communiquer aux responsables de la préparation des éléments devant être publiés, conformément à la politique en matière de communication de l'information adoptée par le conseil d'administration de la Société.

Les contrôles internes à l'égard de l'information financière sont conçus pour fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière présentée de la Société et à l'établissement d'états financiers à des fins externes, conformément aux IFRS.

Une évaluation de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information et des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société, selon la définition qui en est donnée dans les règles des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, a été effectuée par la direction au 31 décembre 2019. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef des services financiers ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information et que les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société étaient efficaces. Le présent rapport de gestion a fait l'objet d'un examen par les responsables de la communication de l'information de la Société (personnes autorisées à communiquer avec le public en ce qui concerne l'information sur la Société) ainsi que par le comité d'audit et le conseil d'administration de la Société, qui ont tous approuvé le document avant sa publication.

Notes de fin de texte

- A) Le « BAIIA » s'entend du bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements. Le BAIIA correspond au bénéfice net ou à la perte nette, dont sont exclus les éléments suivants : la dotation aux amortissements, y compris pour la révision majeure des avions, l'intérêt sur la dette à long terme, l'impôt différé et la charge d'impôt exigible. « BAIIA » est un terme utilisé par la Société qui n'a pas de signification normalisée prescrite par les IFRS; il est donc difficilement comparable aux mesures similaires présentées par d'autres émetteurs. Le BAIIA est une mesure de la rentabilité d'exploitation de la Société et, par définition, il exclut certains éléments, comme il est indiqué ci-dessus. De l'avis de la direction, ces éléments sont hors trésorerie (dans le cas de l'amortissement et de l'amortissement des dépenses liées à la révision majeure des avions) ou hors exploitation (dans le cas de l'intérêt sur la dette à long terme et de la charge d'impôt exigible). Les raisons qui sous-tendent l'exclusion de chacun de ces éléments sont présentées ci-après :

Dotation aux amortissements – en tant qu'élément hors trésorerie, la dotation aux amortissements n'a aucune incidence sur le BAIIA.

Intérêt sur la dette à long terme – l'intérêt sur la dette à long terme relève des activités de trésorerie/financement de la Société et appartient à une catégorie de charges qui n'est pas prise en compte dans le BAIIA.

Impôt différé – le calcul de l'impôt différé repose sur les différences temporaires existant entre la valeur comptable et la base fiscale des éléments présentés à l'état de la situation financière entrant dans le calcul de la charge d'impôt; il est distinct des activités quotidiennes de la Société.

Charge d'impôt exigible – la charge d'impôt exigible est un élément hors exploitation qui appartient à une catégorie de charges qui n'est pas prise en compte dans le BAIIA.

Dotation à l'amortissement pour la révision majeure des avions – la dotation à l'amortissement pour la révision majeure des avions est un élément hors trésorerie qui est exclu du BAIIA.

- b) Le « BAIIA ajusté » s'entend du bénéfice avant intérêts, impôts, amortissements et autres ajustements. Le BAIIA ajusté correspond au bénéfice net ou à la perte nette, dont sont exclus les éléments suivants : la dotation aux amortissements, y compris pour la révision majeure des avions, l'intérêt sur la dette à long terme, l'impôt différé, la charge d'impôt exigible, le profit ou la perte à la sortie d'immobilisations corporelles, l'amortissement des dépôts au titre de la maintenance, la dépréciation des immobilisations corporelles, les profits ou pertes de change latents et les prestations de retraite des employés. « BAIIA ajusté » est un terme utilisé par la Société qui n'a pas de signification normalisée prescrite par les IFRS; il est donc difficilement comparable aux mesures similaires présentées par d'autres émetteurs. Le BAIIA ajusté est une mesure de la rentabilité d'exploitation de la Société et, par définition, il exclut certains éléments, comme il est indiqué ci-dessus. De l'avis de la direction, ces éléments sont hors trésorerie (dans le cas de la dotation à l'amortissement, de la dotation à l'amortissement pour la révision majeure des avions, du profit ou de la perte à la sortie d'immobilisations corporelles, du profit ou de la perte à la sortie d'immobilisations incorporelles, de l'amortissement des dépôts au titre de la maintenance, des profits et pertes de change latents et de l'impôt différé) ou hors exploitation (dans le cas de l'intérêt sur la dette à long terme et de la charge d'impôt exigible). Les raisons qui sous-tendent l'exclusion de chacun de ces éléments sont présentées ci-après :

Dotation aux amortissements – en tant qu'élément hors trésorerie, la dotation aux amortissements n'a aucune incidence sur le BAIIA ajusté.

Intérêt sur la dette à long terme – l'intérêt sur la dette à long terme relève des activités de trésorerie/financement de la Société et appartient à une catégorie de charges qui n'est pas prise en compte dans le BAIIA ajusté.

Impôt différé – le calcul de l'impôt différé repose sur les différences temporaires existant entre la valeur comptable et la base fiscale des éléments présentés à l'état de la situation financière entrant dans le calcul de la charge d'impôt; il est distinct des activités quotidiennes de la Société.

Charge d'impôt exigible – la charge d'impôt exigible est un élément hors exploitation qui appartient à une catégorie de charges qui n'est pas prise en compte dans le BAIIA ajusté.

Profit ou perte à la sortie d'immobilisations corporelles – le profit ou la perte découlant de la sortie d'immobilisations corporelles est un élément hors trésorerie qui n'a pas d'incidence sur l'établissement du BAIIA ajusté.

Perte (profit) de change latent – le profit ou la perte latent découlant de l'évaluation des soldes libellés en devises à la clôture de la période est un élément hors trésorerie qui n'a pas d'incidence sur l'établissement du BAIIA ajusté.

Dotation à l'amortissement pour la révision majeure des avions – la dotation à l'amortissement pour la révision majeure des avions est un élément hors trésorerie qui est exclu du BAIIA ajusté.

Profit ou perte latent sur les contrats de change à terme – le profit ou la perte sur les contrats de change à terme est un élément hors trésorerie qui n'a pas d'incidence sur l'établissement du BAIIA ajusté. Toute valeur en trésorerie remise au règlement d'un contrat de change à terme est ajoutée au BAIIA.

Dotation à l'amortissement des actifs sur contrat – la dotation à l'amortissement des actifs sur contrat est un élément hors trésorerie qui est exclu du BAIIA ajusté.

Profit ou perte sur la juste valeur d'une entente visant des paiements fondés sur des actions réglées en trésorerie au titre d'une entente de financement – le profit ou la perte découlant de la juste valeur de paiements fondés sur des actions réglées en trésorerie au titre d'une entente de financement relève des activités de trésorerie/financement de la Société et n'a pas d'incidence sur l'établissement du BAIIA ajusté.

Profit ou perte sur la juste valeur du swap sur rendement total au titre d'une entente de financement – le profit ou la perte sur la juste valeur du swap sur rendement total au titre d'une entente de financement relève des activités de trésorerie/financement de la Société et n'a pas d'incidence sur l'établissement du BAIIA ajusté.

Profit ou perte sur la juste valeur des bons de souscription d'actions – le profit ou la perte sur la juste valeur des bons de souscription d'actions relatifs à une entente de trésorerie ou de financement est un élément hors trésorerie qui n'a pas d'incidence sur l'établissement du BAIIA ajusté.

Perte sur le règlement d'une entente visant des paiements fondés sur des actions réglées en trésorerie au titre d'une entente de financement – la perte sur le règlement de paiements fondés sur des actions réglées en trésorerie au titre d'une entente de financement relève des activités de trésorerie/financement de la Société et appartient à une catégorie de charges qui n'est pas prise en compte dans le BAIIA ajusté.

Profit sur règlement du swap sur rendement total au titre d'une entente de financement – le profit découlant du règlement du swap sur rendement total au titre d'une entente de financement relève des activités de trésorerie/financement de la Société et appartient à une catégorie de produits qui n'est pas prise en compte dans le BAIIA ajusté.

Perte à l'extinction de dettes – la perte à l'extinction d'une dette à long terme relève des activités de trésorerie/financement de la Société et appartient à une catégorie de charges qui n'est pas prise en compte dans le BAIIA ajusté.

Prestations de retraite des employés – les prestations de retraite des employés sont un élément hors trésorerie qui appartient à une catégorie de charges qui n'est pas prise en compte dans le BAIIA ajusté.

- c) Le « BAIIALA » s'entend du bénéfice avant intérêts, impôts, amortissements et location d'avions. Le BAIIALA correspond au BAIIA dont on a soustrait la location d'avions. Le BAIIALA est une mesure couramment utilisée dans le secteur de l'aviation pour évaluer les résultats en excluant les différences attribuables au choix de la méthode utilisée par une société aérienne pour financer ses appareils.
- d) Le « BAIIALA ajusté » s'entend du bénéfice avant intérêts, impôts, amortissements, autres ajustements et location d'avions. Le BAIIALA ajusté correspond au BAIIA ajusté dont on a soustrait la location d'avions. Le BAIIALA ajusté est une mesure couramment utilisée dans le secteur de l'aviation pour évaluer les résultats en excluant les différences attribuables au choix de la méthode utilisée par une société aérienne pour financer ses appareils.
- e) Le terme « flux de trésorerie disponibles ajustés » n'a pas de signification normalisée prescrite par les IFRS; il est donc difficilement comparable aux mesures similaires présentées par d'autres sociétés. La présentation de cette mesure non conforme aux IFRS a pour objectif de calculer le montant disponible pour le versement de dividendes aux actionnaires. Les flux de trésorerie disponibles ajustés n'indiquent pas nécessairement l'existence de trésorerie disponible pour financer les besoins en trésorerie et ne doivent pas être substitués aux flux de trésorerie comme mesure de la liquidité. Toutes les références aux flux de trésorerie disponibles ajustés dans le présent rapport de gestion renvoient à la définition du terme donnée dans la présente note.

En novembre 2010, l'Institut Canadien des Comptables Agréés a publié des lignes directrices intitulées *Reporting Supplementary Financial Measures, General Principles*. Ces lignes directrices approuvaient le maintien des directives en vigueur au sujet du BAIIA et des flux de trésorerie disponibles, puisque ces mesures demeurent pertinentes dans le contexte des IFRS.

Les flux de trésorerie disponibles normalisés s'entendent des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation tels qu'ils sont présentés dans les états financiers conformes aux IFRS, y compris les flux de trésorerie d'exploitation découlant des entrées et sorties de trésorerie liées aux activités abandonnées, le total des dépenses d'investissement liées à la maintenance, déduction faite du produit de la sortie d'immobilisations autres que celles des activités abandonnées, comme il est indiqué dans les états financiers conformes aux IFRS, et les dividendes, lorsque stipulé, à moins qu'ils aient été déduits pour obtenir les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation.

La Société a adopté la mesure appelée « flux de trésorerie disponibles ajustés » pour compléter le résultat net comme mesure du rendement d'exploitation. Les flux de trésorerie disponibles ajustés s'entendent des flux de trésorerie disponibles normalisés, comme l'entend CPA Canada, déduction faite des flux de trésorerie d'exploitation découlant des entrées et sorties de trésorerie liées aux activités abandonnées et des variations du fonds de roulement, majorés de la charge d'impôt exigible.

Les raisons qui sous-tendent l'inclusion ou l'exclusion de chaque élément sont exposées dans les paragraphes qui suivent.

Variations du fonds de roulement – Les variations des éléments hors trésorerie du fonds de roulement et des dépôts représentent la variation des échéanciers du fonds de roulement de la Société d'un exercice à l'autre. Le recouvrement ou le paiement de ces éléments est prévu peu de temps après la date de clôture. Comme il s'agit uniquement de variations à court terme, elles doivent être exclues des flux de trésorerie disponibles normalisés pour obtenir une mesure plus représentative de la trésorerie disponible pour le versement de dividendes.

Charge d'impôt exigible – Les sorties de trésorerie prévues pour payer la charge d'impôt exigible sont déduites pour déterminer la trésorerie qui est disponible pour le versement de dividendes étant donné que l'impôt a préséance sur le versement des dividendes.

Dépenses d'investissement liées à la maintenance – Les dépenses d'investissement liées à la maintenance s'entendent des immobilisations corporelles acquises pendant une période de présentation de l'information financière afin d'assurer le maintien du parc aérien et des autres actifs de la Société à un niveau permettant la poursuite de ses activités actuelles. Les dépenses d'investissement liées à la maintenance comprennent également les dépenses d'investissement nécessaires pour prolonger la durée de vie du parc aérien, y compris les révisions majeures. Les dépenses d'investissement liées à la maintenance excluent les dépenses d'investissement engagées pour accroître et modifier la capacité nécessaire pour augmenter les produits d'exploitation et les flux de trésorerie.